das AUTO MOTOR UND SPORT



EIFEL-RENNEN
GROSSER PREIS VON BELGIEN
SIE WOLLEN NACH SPANIEN?

HEFT 12
STUTTGART, 11. JUNI 1955
DM 1.20

Briefe an die Redaktion
— Forum der Lesermeinungen —

Immer noch kein Test BMW 502

Wir bitten um Übersendung derjenigen Nummer von AUTO, MOTOR und SPORT, die den Testbericht vom BMW 502 enthielt.
Johann Borgers K. G. in Bocholt/Westf.

*

Hierdurch frage ich nochmals an, ob Sie inzwischen ein Testfahrzeug des BMW 502 bekommen haben, und wann ich mit einem Testbericht im AUTO, MOTOR und SPORT rechnen kann. Inzwischen habe ich das Fahrzeug zwar gekauft, würde aber trotzdem gern Ihr Urteil hören.
Hans Lappe in Bensberg

*

Wann kommt denn jetzt endlich der BMW 502-Test? Alle 14 Tage warte ich darauf und jedesmal vergebens. Sind die Beziehungen zu BMW so schlecht? Bitte um Mitteilung!
Carlo Geiger, Bauingenieur in Göttingen

*

Tag für Tag erhalten wir mehrere derartige Zuschriften. – Die Bayerischen Motorenwerke haben offenbar kein Interesse daran, den BMW 502 einer objektiven Prüfung unterziehen zu lassen. Um einen Testwagen dieses Typs bemühen wir uns seit nahezu einem Jahr, wurden jedoch immer wieder vertröstet. Ende Januar beispielsweise geschah dies mit dem Hinweis darauf, daß man angesichts der ungünstigen Jahreszeit lieber bis zum zeitigen Frühjahr warten wolle. Doch auch das Frühjahr ging vorbei, weil wieder einmal eine Typenumstellung bevorstand. Nun ist es so weit, daß man uns wenigstens einen Testwagen des Zwischentyps BMW 501/Achtzylinder für Anfang Juni versprach. Vom 502 ist vorderhand keine Rede mehr. Wappnen wir uns also weiter in Geduld, zumal an anderen Testwagen ohnehin kein Mangel besteht.
Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

Auspuff der Diesel-Lastwagen

Seit Jahren wird nicht nur vom AUTO, MOTOR und SPORT, sondern auch von anderen Stellen immer wieder die Forderung erhoben, man möge bei den schweren Diesel-Lastwagen die Mündung des Auspuffrohres nicht nach rückwärts, sondern in Art eines Schornsteins hinter dem Führerhaus nach oben führen. Es ist mir unverständlich, warum die Industrie nicht dementsprechend verfährt. Ich kann mir nicht vorstellen, daß diesem Vorschlag irgendwelche technischen Schwierigkeiten entgegenstehen, lasse mich aber gegebenenfalls gern eines Besseren belehren.
M. Renner in Zweibrücken (Pfalz)

Wir haben zu dieser Frage die Stellungnahme einer prominenten Lastwagenfabrik erbeten:
„Die Frage, ob man nicht bei schweren Dieselfahrzeugen die Auspuffgase nach oben ableiten solle, ist im Laufe der letzten 20 Jahre immer wieder aufgeworfen worden. Dagegen sprechen in erster Linie die vorhandenen Platzverhältnisse.
Bei Pritschenfahrzeugen reicht der Abstand zwischen der Hinterkante des Fahrerhauses und der Vorderkante der Pritsche allenfalls für die Unterbringung des Auspuffrohres, nicht jedoch für die Unterbringung des Schalldämpfers aus. Von seiten der Fuhrbetriebe wird die Führung des Auspuffrohrs nach oben insbesondere deshalb abgelehnt, weil empfindliche Transportgüter – vor allem Lebensmittel – durch die Einflüsse von Abgasen leiden. Auch auf die erhöhte Brandgefahr, die sich durch die Anordnung von Auspuffleitungen in der Nähe von Holzteilen und auch der Planen ergibt, muß hingewiesen werden.
Wenn man bei Pritschenfahrzeugen das Auspuffrohr nach oben führen wollte, so müßte der Schalldämpfer vorn im Fahrzeug angebracht werden, und zwar so, daß er vor der Hinterkante des Fahrerhauses endet. Diese Unterbringung an einer Stelle des Fahrzeuges, an der sich ohnehin schon eine große Zahl anderer Bauteile zusammendrängt, bringt in jedem Falle Verschlechterungen bezüglich der Wartung des Schalldämpfers und auch bezüglich der Ausbaumöglichkeit für die anderen Bauteile. Bei der sich immer mehr durchsetzenden Frontlenkerbauweise ist die Unterbringung des Schalldämpfers vor der Hinterkante des Fahrerhauses vom konstruktiven Standpunkt aus als unmöglich zu bezeichnen.
Bei Fahrzeugen mit geschlossenem Aufbau ist die Führung der Auspuffleitung nach oben praktisch ausgeschlossen."

Lastwagenabenteuer auf der Autobahn

Mecks Schilderung seines Lastwagenabenteuers („Aufgepicktes", Heft 10, Seite 33) und der Anblick eines grausigen Unfalls auf der Autobahn Karlsruhe—Bruchsal am Himmelfahrtstag aus gleicher Ursache veranlassen mich, Reflexionen zu diesem Thema anzustellen.

Seit zwei Jahren hat sich die Disziplin auf den Autobahnen spürbar gebessert, besonders auf den vielbefahrenen Strecken. Allerdings gilt das nicht für die Sonn- und Feiertage, da scheint sich eine besondere Auslese von Fahrern auf der Straße zu bewegen.

Völlig ausgeschlossen von diesem Fortschritt hat sich jedoch ein großer Teil der „Landstraßen-Kapitäne", und ich habe es oft genug den guten Bremsen meines Wagens zu verdanken gehabt, daß ich nicht samt Kind und Kegel von so einem Ungetüm breitgewalzt worden bin.

Leider hat man nicht den Eindruck, daß nur Nachlässigkeit und Gedankenlosigkeit an diesen mörderischen Manövern schuld sind, sondern Sturheit und brutale Rücksichtslosigkeit. Ein besonders krasser Fall: Als ich nach überstandenem Todesschrecken und Notbremsung langsam einen Lastzug überholte und dabei eine zum Fahrer hin drohende Bewegung mit der Hand machte, spuckte mir dieser als Ausdruck seiner Nichtachtung meines Lebens den Zigarettenstummel in das offene Cabriolet.

Wenn man als Arzt neben einer sterbenden jungen Frau mit klaffendem Schädel (siehe oben) und dem schwerverletzten Fahrer steht und sich dann die bis unters Dach getriebene Lenksäule des Unfallwagens betrachtet, so gewinnt man zu den Bemühungen des Bundesverkehrsministers in bekannter Richtung eine durchaus positivere Einstellung, wenigstens so lange, wie diese schweren Fahrzeuge zum Teil von Leuten bewegt werden, die ihr Verhalten im Verkehr vorwiegend auf die Geistesgegenwart und die Bremsen der anderen Verkehrsteilnehmer aufbauen.
Dr. H. J. Deuss in Weingarten/Baden

Das unsterbliche Küllchen!

Das Küllchen entwickelt sich langsam zum Knüllerchen und ist verurteilt, für alles herzuhalten, falls ein Motor mal Mucken zeigt. Da ist der Bericht über das Küllchen beim Lloyd 300 des Herrn Pfarrer Babisch aus Wilchenreuth in Heft 8. Was hat man dem armen Seelenhirten bzw. seiner Brieftasche für einen Tort angetan! Ja, gibt's denn überhaupt so was? Gott der Gerechte, was ist da nicht alles erneuert worden, von Bosch- und Berukerzen angefangen über einen neuen Regler und zum Schluß sogar zu einem neuen Motor. Und dann der gute Ratschlag zu forscherem Fahren, das war ja das reinste Trauerspiel. Auf den Trichter, sich 'mal etwas mit der Gasfabrik zu befassen, ist scheinbar niemand gekommen und, wenn sie schon mal bei Gelegenheit herunterkommt, mit einem Lineal zu prüfen, ob der Vergaserflansch noch plan ist. Wer prüft das schon? Dabei ist es von größter Wichtigkeit, denn in 8 von 10 Fällen ist derselbe verzogen, das kommt von dem verhältnismäßig weichen Zwischenstück und den beiden Dichtungen zwischen Vergaserflansch und Saugrohr. Na ja, wo rohe Kräfte sinnlos walten, da kann sich auch mal ein Flansch verunstalten, und wenn dann zum Überfluß beim Anbringen der Gasfabrik auch noch die Zwischenlage umgedreht wird, dann ade Leerlauf und der Tankwart bekommt Umsatz. Verziehungen von 1 mm und mehr sind keine Seltenheit, ich spreche aus Erfahrung. Und speziell beim Lloyd muß der Leerlauf absolut in Ordnung sein, sonst bleibt der Motor beim Auskuppeln einfach weg. Man kann sich also ein Bild von dem Ärger machen, wenn es trotz Beru, Bosch und neuem Motor in drei x x x Namen nicht hinhaut.

Und nun tritt das Küllchen als Retter in der Not auf, der bedauernswerte Besitzer jubelt, und in dieser verständlichen Begeisterung vergißt er ganz und gar, daß beim Wegschleifen des bewußten Küllchens kein neues Material zukommt, wo er altes wegschleift, er möge bedenken, daß das Küllchen ja nicht von heut auf morgen entstanden ist und daß der Zahn der Zeit schon zigtausend km daran genagt hat. Wenn schon ein Defekt auftritt, das Küllchen kann seine Hände in Unschuld waschen, denn vorher war's auch schon da.

Nun ist es langsam an der Zeit, dem Küllchen ein sanftes Ende zu bereiten, ehe es bei den bedauernswerten Besitzern zur Manie wird und sie dem betreffenden Meister, der ihren Wagen gerade in der Mache hat, den Nerv strapazieren. Hat der Gute das Glück, daß er die obenerwähnte Dichtung krumm auf krumm montiert, dann klappt's mit oder ohne Küllchen, alles strahlt, der Meister fühlt sich, er kann gar nicht begreifen, daß es plötzlich hinhaut.

Gehen wir der Sache mal auf den Grund und der Reihe nach durch, um dem harmlosen Küllchen seinen guten Ruf wiederzugeben und den Laien von einem Alpdruck zu befreien.

Im Laufe der Zeit, hervorgerufen durch die dauernde, wenn auch minimale Reibung der Schwimmernadel auf dem Schwimmer, entsteht das bewußte Küllchen an der Auflage der Nadel, wobei dieselbe ebenfalls etwas von ihrem Ansehen einbüßt. Die Folge ist, daß das Brennstoffniveau leicht ansteigt, der Verbrauch steigt im gleichen Maße, das geschieht ganz allmählich, ohne daß man das überhaupt im Anfang merkt, und wenn man's merkt, ist meistens der Motor ebenfalls so weit, daß er nicht mehr der jüngste ist. Man geht also zum Autodoktor; ist der auf Draht, dann hat's keine Not. Ansonsten geht das Verarzten los, siehe oben; neuer Motor usw.

Der Pfiffikus nimmt's nicht so tragisch, er nimmt 'ne Kerze raus, schaut nach, ob's für den Motor die richtige ist, besieht sich die Chose, aha schwarzer Belag, also die Gasfabrik herunter, das Küllchen entdeckt, Schwimmerstand kontrolliert und korrigiert, auf Nebenluft geachtet, die Gasfabrik neu einreguliert, die Zündung kontrolliert, und siehe da, trotz Küllchen ein prächtiger Leerlauf, ein noch prächtigerer Übergang. Alles schmunzelt, zur Probe wird noch der Auspuff kontrolliert; wenn da am Ende nur ein Wölkchen kräuselt, dann wird der auch noch gereinigt und alles ist o.k. Eine Probefahrt läßt das Herz des Besitzers höher schlagen, das Küllchen freut sich weiter seines Daseins, der Spaß kostet einen Taler und wird von einem Lehrling im dritten Jahr ad acta gelegt. Ein neuer Schwimmer oder Nadel erübrigt sich in 99 von 100 Fällen, sie überleben meistens den Motor.

Kann gar nicht verstehen, daß daraus ein Drama wird, wobei der Kunde bzw. seine Brieftasche über Gebühr angestrengt wird und daß ihm die tröstliche Mär kundgetan wird, das gäbe sich mit der Zeit, andernfalls man eben sich eine Bleisohle zulegen soll. Das gilt nicht nur für einen Lloyd, sondern auch sinngemäß für jeden anderen Viertakter. Und damit glaube ich meinen Teil beigetragen zu haben, daß der Küllchen-Knüller sich in die ewigen Jagdgründe begibt, da gehört er hin; er hat Unheil genug in den Köpfen der „Sachverständigen" und anderer Leute angerichtet, Friede seiner Asche.

Franz Kleevisch, Lloyd-Händler in Gemünd-Eifel

Flegelhafte Absperrleute

Zu Christi Himmelfahrt war ich als Zuschauer beim Moto-Cross in Brühl bei Köln, wo sich eine fabelhafte Rennstrecke mit schwierigen Steil- und Gefällstrekken an einem Waldhang befindet. Um sich gute Plätze zu sichern, waren wir und andere Sportbegeisterte schon mehrere Stunden vor Beginn an der Strecke, wobei wir unseren Platz unmittelbar hinter dem Absperrdraht eingenommen hatten. Kurz vor Beginn des Rennens kamen ein Polizist und ein Mann der Bundesbahn, die anscheinend Absperrdienst tun sollten, und stellten sich auf einen kleinen Vorsprung in einer Biegung so auf, daß etwa 50 Zuschauer, die mehrere Stunden gewartet hatten, nach einer Seite den dort gerade besonders interessanten Hang nicht sehen konnten. Während des Rennens kamen einige Bekannte des Bahnbeamten und stellten sich noch dazu. Da war es mit der Sicht ganz aus. Die Zuschauer beschwerten sich. Die beiden Beamten taten, als ob sie nichts hörten. Als ich schließlich den Polizisten laut ansprach, stellte sich dieser drei Meter weiter unten auf und nahm so keinem mehr die Sicht. Der Bundesbahnbeamte aber blieb mit seinen Bekannten ruhig bis zum Schluß stehen und stellte sich stur, ohne zu hören. Er hätte an Ort und Stelle eine Tracht Prügel verdient.

Ich war kürzlich in Belgien zum Rennen in Spa. Dort befindet sich kein Polizist vor den Absperrdrähten, sie laufen hinter den Zuschauern hin und her. Wenn jemand die Beine durch den Draht steckt, bläst der Polizist mit seiner Trillerpfeife und gibt ein Zeichen zurückzugehen. Wenn das nicht befolgt wird, muß der Betreffende mit zum Polizeiwagen und eine kleine Strafe bezahlen. Das ist eine gute Erziehung und alle Zuschauer können sehen. Außerdem wird dann kein Polizist beim Absperrdienst überfahren.

Christian Schmitz, Fuhrunternehmer in Neuendorf bei Prüm

Ich war in Jugoslawien

Zu Ihrer Betrachtung „Sie wollen nach Jugoslawien?" (AUTO, MOTOR und SPORT Heft 9) möchte ich folgendes zur Ergänzung sagen:

Wer die Sprache nicht beherrscht, kann sich an der Grenze nur schwer verständlich machen. Nur in größeren Gasthöfen spricht man noch Deutsch, selbst alte Leute haben ihre ehemalige Muttersprache fast ganz verlernt. Schon aus diesem Grund sind bei der Einreise Carnet oder Triptyk dem Grenzschein vorzuziehen. An der Grenze ist man korrekt, höflich, aber zurückhaltend. Der „grüne Versicherungsschein" ist nicht verlangt worden. Dagegen werden die Einreisepapiere eingehend geprüft. Mit dem Visum erhält man eine mit Lichtbild versehene Kontrollkarte für die Ein- und Ausreise. Man kann also nur einmal die Grenze überschreiten, da die Einreisekarte bei der Kontrolle abgenommen wird. Man vergesse dabei nicht, sein fremdes Geld in einem besonderen Formular zu deklarieren, da nur die gleiche Summe bei der Ausreise wieder mitgenommen werden darf. Ebenso lasse man Photoapparate in seinen Paß eintragen. Wichtig ist die Mitnahme von Reserve-Benzin, wenigstens 20 Liter. In Ortschaften an Nebenstraßen ist kaum Benzin erhältlich, an Hauptstraßen nur in größeren Städten und auch dort nicht mit Sicherheit. Die Tankstelle schließt mit Einbruch der Dunkelheit, sonntags ist sie oft überhaupt geschlossen. Auf jeden Fall ist kein Verlaß. Das bezieht sich vor allem auf Benzin mit der höheren Oktanzahl. Es gibt nur jugoslawisches Benzin, das teuer ist (1 Liter 85 Pfg.) und scheußlich stinkt. Jedes Fahrzeug zieht eine fürchterliche Geruchsfahne hinter sich her. Im Betrieb ist es aber besser wie sein Geruch. Verbilligte Benzinscheine kann man vor Antritt seiner Reise beim jugoslawischen Reisebüro in Frankfurt erhalten. An der Grenze erhält man keine Gutscheine.

Die Hauptstraßen in Jugoslawien sind gut, z. T. sogar in vorbildlichem Zustand, breit, mit guter Splitt-Unterlage. Das Land bemüht sich um Fremde. Viele Straßen, z. B. die Uferstraße an der Adria, sind im Umbau, werden verbreitert oder neu angelegt. Es wird an ihnen Tag und Nacht (auch an Sonn- und Festtagen!) gearbeitet. Es kann also passieren, daß man kilometerweit auf eingeschotterten Straßen fahren muß. Das gilt auch für die Nebenstraßen, die sich fast durchweg in schlechtem Zustand befinden. Ebenso teuer wie das Benzin sind auch die Lebensmittel, von Gebrauchsgegenständen ganz zu schweigen. Es ist ein Irrtum, wenn man glaubt, daß es sich in Jugoslawien billiger wie in Deutschland leben läßt. Die Lebenshaltungskosten betragen etwa das 1½fache unserer Preise. Für ein Mittag- oder Abendessen bezahlt man auch in kleineren und abgelegeneren Orten etwa 4 DM. Es kosteten 1 Ei 26 Pfg., 1 kg Kartoffel 34 Pfg., 1 kg Orangen 2,50 DM, 1 Paar einfachere Schuhe 43 DM. Billig sind nur Wein und Zigaretten. Ebenso sind die Zimmerpreise nicht hoch. In erstklassigen Hotels bezahlt man 5—6 DM, in Gasthöfen 3—4 DM. Die Gasthöfe sind dem Privateigentum entzogen, Staatseigentum, die Preise für die Zimmer festgelegt. Alle dort Angestellten haben festen Lohn, man kennt keine Trinkgelder, nur einen örtlichen Zuschlag. Als Deutscher wird man überall freundlich aufgenommen. Vom ehemaligen Haß ist kaum mehr etwas zu spüren, auch wenn noch manche Aufschrift daran erinnert. An einem Haus in einem Dorf stand noch mit großen ungelenken Buchstaben geschrieben: „morte al Gnocchi!" — Tod allen Knödelessern! So hat man uns Deutsche einst bezeichnet.

Wem das etwas mondäne, aber schön gelegene Opatija (Abbazia) nicht zusagt, gehe nach dem etwa 40 km südlicher gelegenen Crikvenica, dem die steilen Karstwände einen sicheren Schutz abgeben, so daß hier die südliche Vegetation einen besonders schönen Ausdruck erhält. Wem auch diese Stadt zu laut ist, gehe nach dem benachbarten Selce oder in das kleinere Novi. Wer vom Orient etwas sehen will, der muß schon bis Split oder Dubrovnik (Ragusa) oder Sarajevo fahren. Die Wege dorthin sind allerdings weit und nicht immer gut. Doch wird man durch eine unberührte und ursprüngliche Landschaft reich entschädigt.

Dr. rer. techn. Albert Minzenmay in Sigmaringen

*

Erst vor einigen Tagen sprachen mein Berufskollege und ich über die deutsche und österreichische Manie, ausländische Ortsbezeichnungen, wenn es nur irgendwie angeht, in der fremden Sprache zu bringen. Auch wenn diese Orte noch in deutschem Sprachgebiet lagen, überstürzen wir uns in Eifer, die neue Bezeichnung auswendig zu lernen. Beispiele? Die Tschechen hatten uns 1918 Lundenburg noch nicht einmal richtig gestohlen, da hieß es schon in Wiener Zeitungen Breslava — egal, ob sich die Leser darunter was vorstellen konnten oder nicht. Und Königsberg?

In neuester Zeit ist es wieder nicht möglich, eine deutsche Landkarte über das Ausland zu bekommen. Wir schreiben brav und bieder: Venezia, Genova, Milano, Napoli usw. Kaufen Sie sich einmal eine italienische Karte: Villaco, Salisburgo, Monaco di Baviera, Norimberga, Berlino, Amburgo, Parigi, Londra, Stoccolma!

Es scheint, daß der deutsche Kleinbürger sich darin sonnt, am Stammtisch erzählen zu können, er sei in Napoli, beileibe aber nicht in Neapel gewesen. Man könnte vielleicht annehmen, er sei in das italienische Wesen zu wenig eingedrungen.

Ihre — im übrigen ausgezeichnete — Artikelserie: „Sie wollen nach . . .?" kommt diesem echt deutschen Charakterzug entgegen. Aber warum geben Sie nicht wenigstens in Klammer die früheren deutschen Bezeichnungen der jetzt jugoslawischen Orte an? Wo zum Teufel liegt beispielsweise Opatija? Höre ich heute zum erstenmal. Oder weiß man nicht, daß Maribor, Zagreb und Beograd auch deutsche Namen haben? Stadt und Festung Beograd? Es ist mir wenigstens noch das ein Lichtblick, daß in Ihrem Artikel Klagenfurt steht und nicht Lamentarski furtafurt.

Hans Tobias, Apotheker in Eisenerz (Steiermark)

Fahrlehrer

Hiermit bestelle ich Ihre Zeitschrift AUTO, MOTOR und SPORT ab. Nachdem Sie wieder sehr abfällige Äußerungen über Fahrlehrer machten, kann ich diese Zeitschrift meinen Schülern nicht mehr empfehlen. Es gibt ja auch noch vernünftige Verleger.

Walter Pohle, Kfz.-Meister und Fahrlehrer in Hagen (Westfalen)

Rundentabelle

Im Heft 11 bringen Sie auf Seite 22 ein reizendes Bild von Geyer und Annemarie aus Paris. Unterschrift: Annemarie aus Paris blickt in Geyers Rundentabelle. Da das Bild so charmant ist, empfehle ich es noch einmal zu bringen mit der Unterschrift „Geyer blickt in Annemaries Rundentabelle!"

Dr. med. Ferdinand Jung in Bremen

Autofalle in Rheinberg

Auf der Bundesstraße 57 in Nordrhein-Westfalen (Moers-Kleve-Holland) kreuzt man kurz vor dem Städtchen Rheinberg (10 km von Moers) die Gleise der Moerser Kreisbahn. Der Bahnübergang ist völlig übersichtlich, so daß natürlich niemand die vorgeschriebenen 20 km/st Geschwindigkeit einhält Dies wird oft zum Anlaß genommen, um in Zivil verkleidete Polizeibeamte Geschwindigkeitskontrollen vornehmen zu lassen. Die Folge sind dann Dutzende von „Gerichtlichen Strafverfügungen" je Stunde des anstrengenden Stoppungsdienstes über DM 10,—, manchmal auch DM 20,— zuzüglich Kosten. In der Begründung steht nicht, wie schnell man gefahren ist, sondern nur, daß man die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit nicht beachtet habe. Es wird übrigens jeweils nur in einer Richtung gestoppt, die entgegengesetzt fahrenden Autos dürfen so schnell fahren wie sie Lust haben.

Daß es sich bei dieser Autofalle in Rheinberg mit dem so schön übersichtlichen Bahnübergang lediglich darum handelt, irgendwelche Säckel zu füllen und nicht darum, Verkehrsunfälle zu verhüten, mag daraus hervorgehen, daß an einem etwa 1 km weiter gelegenen, ganz unübersichtlichen Übergang der Bundesbahn noch nie Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt wurden. Und warum nicht? Weil sich dieser Übergang zwischen zwei ziemlich engen Kurven befindet, die die Geschwindigkeit zwangsläufig herabsetzen, so daß sich keine lukrativen Ergebnisse für das bewußte Säckel einstellen würden.

Um Ärger zu vermeiden, sei allen empfohlen, anstatt der Bundesstraße 57 die Bundesstraße 9 (Krefeld-Kleve) zu benutzen. Das ist kein Umweg und von Kontrollen auf dieser Strecke ist mir bisher nichts bekannt geworden.

H. H. Graf Bassewitz in Moyland (Kreis Kleve)

Polizei in Hannover

Vielleicht waren Sie selbst auf der Messe in Hannover und haben gesehen, wie die Polizisten mit ihren weißen Knüppeln auf Draht waren. Da gab's kaum mal eine Stockung. Am Donnerstag war in Frankfurt der gleich starke Verkehr (Achema und Fußball!), aber lange nicht so flüssig wie in Hannover.

Rolf Roth in Darmstadt

Wer baut Einrad-Anhänger für Personenwagen?

Leider fand ich im AUTO, MOTOR und SPORT bisher keinerlei Hinweis, welche Firma Einrad-Anhänger für Personenwagen liefert. Vielleicht können Sie mir einschlägige Adressen mitteilen.

K. L. in E.

Uns sind selbst keine Lieferfirmen für Einrad-Anhänger geläufig. Einschlägige Firmen wollen bitte Unterlagen senden an Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

Straßen

Mit seinem Leitartikel „Herr Landtagsabgeordneter!" (Heft 10) scheint mir der wackere Carl Otto Windecker doch ein bissl arg hart am Wind zu liegen. Ich weiß nicht recht, was mit einer zentralen Bundes-Straßenbau-Verwaltung an den bestehenden Verhältnisse gebessert oder überhaupt verändert werden sollte. Die Autobahnen sind ohnedies reine Bundesangelegenheiten, auf deren Planung und Bau die Länder keinerlei entscheidenden Einfluß besitzen. Dazu kommen die ganzen numerierten Bundesstraßen, für die das jeweilige Land nur die Auftragsverwaltung ausübt. Finanziert wird das alles durch die dem Bund zufließende Mineralölsteuer und es ist also nicht an dem, daß man in Bonn keine Einnahmen für die Straßen hätte.

Bleiben noch die Landstraßen I. Ordnung, die auch Herr Windecker nicht einer Bundesverwaltung überanworten will. Es wäre tatsächlich absurd, über die Frage, ob die zwar für den lokalen Verkehr wichtige, doch überregional wenig bedeutende Straße von Deutelshausen nach Mintraching etwa eine neue Teerdecke braucht, eine weit entfernt thronende Zentralbehörde entscheiden zu lassen. Demgemäß wird das weit verzweigte Landstraßennetz am besten von den Ländern verwaltet und das heißt allerdings, daß hierfür auch Einnahmen vorhanden sein müssen. Bis jetzt fließen diese Gelder den Ländern aus der Kfz.-Steuer zu. Ihre Umwandlung in eine Bundessteuer wäre an sich wünschenswert, doch m. E. nur unter der Voraussetzung, daß sie dann allmählich überhaupt abgebaut und in eine echte Verbrauchssteuer überführt würde. Dieser Regelung hätten die Länder wohl auch zugestimmt, wenn — und das darf man bei der Klage über das „unwürdige Schauspiel des Finanzausgleichs zwischen Bund und Ländern" nicht vergessen — wenn nicht der Bundesfinanzminister trotz Wegnahme der Kfz.-Steuer von den Ländern auch noch einen höheren Anteil der Einkommen- und Körperschaftssteuer verlangt hätte, obwohl er inzwischen etwa 4 Milliarden gehortet hat.

Und was den Vorwurf anbelangt, daß aus einer ländereigenen Kfz.-Steuer Bürgersteige, städtische Grünanlagen und Waldwege finanziert werden, so stimmt das halt nicht. Bürgersteige und städtische Grünanlagen sind kommunale Angelegenheiten, die nicht aus dem staatlichen, sondern aus dem gemeindlichen Steueraufkommen finanziert werden, während die Baumittel für Waldwege — in Bayern wenigstens — aus den eigenen Holzbetriebseinnahmen der Staatsforste kommen. Die Misere ist eben, daß wir für den Straßenbau überhaupt zu wenig Geld aufwenden können oder vielleicht auch wollen. Immerhin ist hier ja eine gewisse Aussicht auf Besserung vorhanden, nicht nur wegen der neuen Verkehrsfinanzgesetze, sondern auch deshalb, weil mit der zunehmenden Motorisierung unserer Volks- und Regierungsvertreter tatsächlich auch deren Verständnis für die Priorität des Straßenbaus zunimmt. Jeder muß es eben erst am eigenen Autoreifen verspürt haben.

Und noch eins: Die Frostaufbrüche kosten heuer wieder einige hundert Millionen, die für die unaufschiebbaren Flickarbeiten vom eigentlichen Straßenbau abgezogen werden müssen. Natürlich fluchen wir auf unseren zerstörten Straßen auf alle „zuständigen" Stellen. Zuständig wären hier aber — glaube ich — nicht nur die Behörden. 14 Tage Selbstdisziplin unserer Wirtschaft hätten heuer genügt, um die Straßen nicht zu Brei werden zu lassen. Aber Rücksicht und Selbstdisziplin? Wurde bei uns immer schon mit Fehlanzeige beantwortet. Nur um Gottes willen keinen Transport verschieben oder sich durch vorherige Vorratswirtschaft auf einige verkehrsbeschränkte Tage einstellen — lieber schütten wir jedes Jahr die Steuergelder der gesamten Kraftfahrt in die nur von einem Teil der Kraftfahrt rücksichtslos aufgerissenen Frostlöcher und kommen auf diese Weise niemals zur Ausführung eines kontinuierlichen Straßenbauprogramms.

Bernhard Ücker, Journalist in München 13

Sprachlos über schlauchlos!

HANAU/MAIN – Mai 1955

Immer wieder waren die Fachleute erstaunt, wenn DUNLOP seine neuen schlauchlosen Pkw-Reifen DUNLOP TUBELESS in praktischen Fahrversuchen vorführte.

Da wurden Pkw's der verschiedensten Fabrikate mit ungewöhnlich niedrigem Luftdruck durch die Kurven „gequält". Exakte Messungen vor und nach diesen Fahrten ergaben: Der DUNLOP TUBELESS blieb luftdicht unter allen Bedingungen! Einer der Zuschauer drückte sein Urteil so aus: „Ich bin sprachlos über schlauchlos!"



Die Luft bleibt weg,
allerdings nur dem staunenden Zuschauer und nicht dem schlauchlosen DUNLOP TUBELESS-Reifen, der sich auch bei dieser Vorführung nicht von der Felge drücken ließ.

*

Amerika stellt sich um

New York — Frühjahr 1955 P. A.
Schlauchlose Pkw-Reifen erfreuen sich in den USA seit Jahren wachsender Beliebtheit. 1955 gehen erstmalig die großen Automobilfabriken dazu über, ihre Pkw-Produktion mit schlauchlosen Reifen auszustatten.

DUNLOP-Fabriken in England und den USA stellen seit längerer Zeit TUBELESS-Reifen her, die bereits in vielen 100 000 Exemplaren auf allen Straßen der Welt rollen. Die Erfahrungen der weltweiten DUNLOP-Organisation kamen auch dem deutschen DUNLOP TUBELESS zugute, der an deutschen Fahrzeugen und auf deutschen Straßen gründlich erprobt und entwickelt wurde.

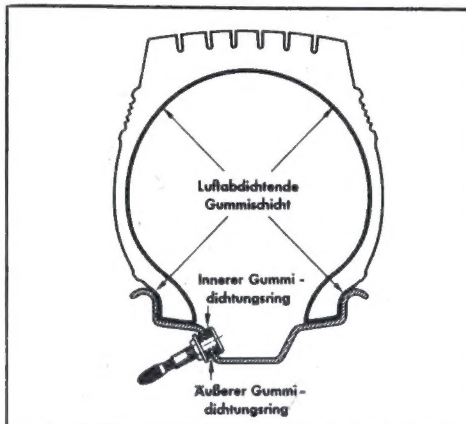


Kein Mensch
geht einem Reifen mit Hammer und Nagel zu Leibe. Auch hier handelt es sich um eine eindrucksvolle Vorführung bei DUNLOP. Mehrere Nägel wurden in einen DUNLOP TUBELESS eingeschlagen, aber der Reifen verlor trotzdem keine Luft!

*

Wie dünn ist Luft?

Frankfurt/Main — Eig. Ber.
Auf einem DUNLOP-Presseempfang erklärte der Technische Direktor, Dipl.-Ing. Willy Kraemer: „Der schlauchlose Reifen entstand aus dem Bedürfnis nach Vereinfachung heraus in Übereinstimmung mit einem Grundgesetz der Technik, nicht mehr Aufwand zu treiben, als zur Erreichung eines bestimmten Zweckes durchaus erforderlich ist.



Das eigentliche Prinzip dieses Reifens besteht darin, die Innenseite des Reifens mit einer Gummischicht auszukleiden und dafür zu sorgen, daß an den Wulsten genügend Gummi vorhanden ist, damit der Reifen abdichtet, wenn er auf der Felge sitzt, die ihrerseits durch das eingeschraubte Ventil abgedichtet ist. Das wäre nun ganz einfach, muß aber mit aller Sorgfalt getan werden, wenn man Erfolg haben will. Bei der Beschäftigung mit schlauchlosen Reifen haben wir erst gemerkt, wie dünn Luft ist, und waren oft erstaunt darüber, welche Wege sie sich überall sucht, um aus dem Reifen zu entschlüpfen."

Nie zuvor

war Autofahren so sicher wie jetzt!

Auch Sie können jetzt die entscheidenden Vorteile des DUNLOP TUBELESS nutzen:

Noch mehr Sicherheit:
Kein Platzen des Schlauches! Kein plötzliches Luftentweichen bei Nagelverletzungen!

Noch längere Lebensdauer:
Besseres Halten des Luftdruckes! Kühlerer Lauf!

Auch Sie sollten deshalb vor allem an die wesentlich erhöhte Sicherheit denken, die Ihnen dieser neue Reifen gibt, und sich für den DUNLOP TUBELESS entscheiden.

Sicher ist sicher!

DUNLOP TUBELESS

der schlauchlose Reifen für Pkw

Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt.

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

das AUTO MOTOR UND SPORT

11. JUNI 1955
32. JAHRGANG

12

Ein schwerer Gang für Mercedes-Benz



An diesem Wochenende gehen die 300 SLR-Rennsportwagen von Mercedes-Benz in das berühmte 24 Stunden-Rennen von Le Mans, die klassische große Sportwagenprüfung der Franzosen, deren Ergebnis auf den Exportmärkten schwererwiegend ist als das aller anderen Rennen. Die ernsthaftesten Gegner der Untertürkheimer Wagen sind die 4,5 Liter-Ferrari, aber auch die weiterentwickelten und noch schneller gewordenen 3,5 Liter-Jaguar vom D-Typ können eine Überraschung bringen. Wie seit Jahren, ist auch diesmal wieder das kleine deutsche Porsche-Werk mit einem starken Aufgebot an 1,5 Liter- und 1,1 Liter-Spydern vertreten. Wir werden im kommenden Heft einen ausführlichen Bericht über dieses wichtigste Sportwagenrennen des Jahres veröffentlichen.

Foto: Weitmann

LESEN SIE ZUERST:

Wenn sich der Bundesfinanzminister

heute zum Anwalt der Tankstellenpächter und -besitzer aufwirft, dann darf er es uns nicht verübeln, wenn wir ihm diese großartige Geste nicht glauben. Denn gerade er hätte es ja in der Hand, das „Preisgefälle", das zwischen den deutschen und den ausländischen Tankstellen besteht, zu beseitigen. (Tank-Schnüffelei? Seite 9)

Nun warte ich

noch immer auf das Autofabrikat, das dreihundert Mark zu teuer ist, oder fünfhundert, für dieses Geld aber ein neues Verkaufsargument schafft: das Argument der inneren Sicherheit! . . . Wann die erste Firma damit anfängt, kann ich Ihnen heute schon ziemlich genau sagen: Nie! (Das Argument der inneren Sicherheit, Seite 13)

Bei allem Verständnis

für wirtschaftlich schwächer gestellte VW-Besitzer scheint uns im übrigen der finanzielle Aufwand für den Reduziersatz sowie der effektive Leistungsverlust, den er mit sich bringt, in keinem Verhältnis zu den möglichen, verhältnismäßig geringen Einsparungen zu stehen. (Lieber kein alter 700 ccm-VW! Seite 19)

Aber lesen Sie auch:

Briefe an die Redaktion . . S. 2
Unsinnige Warnkreuze . . . S. 8
Ganz kurz . . . . S. 8
Mal ganz dumm gefragt . . . 52. Der Ölwechsel . . . . S. 10
Farina karossiert einen „300" S. 12
Schnell noch tanken! . . . . S. 14
Sie wollen nach Spanien? . . S. 16
Italienische Nutzfahrzeuge . S. 18
Meyra 200 – aus Kunstharz . S. 19
Eifel-Rennen – kritisch betrachtet . . . . S. 20
Alberto Ascari † . . . . . S. 23
Der Große Preis von Belgien . S. 24
Runde um Runde . . . . . S. 26
Zu Gast in Weltklasse-Hotels S. 28
Ist Schaumgummi wirklich Gummi? . . . . S. 30
Detailarbeit in Rüsselsheim . S. 32
Steuer, Recht, Versicherung . S. 34
Auch bei Daimler-Benz frontlenkert es . . . . . S. 38
Neue Bücher . . . . . . S. 39
Frühlingsbrief aus Österreich . S. 41
Die letzte Seite . . . . . S. 44

Unser Titelbild

Der junge Engländer Stirling Moss ist als Rennfahrer in kurzer Zeit zur Weltmeisterklasse herangereift. Unser Bild zeigt ihn an der Gasometerkurve in Monte Carlo, als er das Rennen souverän führte.

Foto: Wieselmann

Unsinnige Warnkreuze

Die bessere Sicherung der Eisenbahnübergänge ist nach wie vor ein hochaktuelles Problem. Nun sind wir zwar in keiner Weise der Ansicht, daß Bundes- und Privatbahnen sich bisher energisch genug um dessen Lösung bemüht hätten, andererseits aber ist der Einwand nicht von der Hand zu weisen, daß Unfälle an den Übergängen zu vermeiden wären, wenn die Kraftfahrer dort oft etwas größere Umsicht und Aufmerksamkeit walten ließen. Die häufig zu beobachtende Gleichgültigkeit gegenüber den Verkehrszeichen hat freilich eine ganz primitive Ursache: Es stehen viel zu viele in der Gegend herum, mindestens die Hälfte davon ist völlig überflüssig, ja teilweise geradezu unsinnig. Das gilt nicht nur für die überwiegende Zahl jener Tafeln, die schematisch eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorschreiben, für die von kaum jemand beachteten runden Tafeln mit der Angabe des höchstzulässigen Fahrzeuggewichts, die an vielen Brücken stehen, und zwar so, daß sie praktisch gar nicht berücksichtigt werden können; das gilt für Gefahrenschilder usw. Geradezu an groben Unfug aber grenzt es, wenn sogar Warnzeichen für Bahnübergänge völlig sinnlos dastehen. Und das ist leider gar nicht selten der Fall.

Da wird beispielsweise die gut ausgebaute und vor allem während der Reisezeit stark befahrene Hauptstraße zwischen Penzberg und Seeshaupt am Starnberger See im Weiler Staltach, Gem. Iffeldorf, von einem Industriegleis gekreuzt. Wer mit offenen Augen dort vorbeifährt, sieht sofort, daß dieses Gleis seit ewigen Zeiten nicht mehr benützt wird, nämlich, wie die Rückfrage beim nächsten Bauern ergibt, seit Anfang des Krieges, also seit etwa 15 Jahren. Heute aber stehen noch von beiden Richtungen her als Vorwarnzeichen das Dreieckschild mit der Lokomotive und am Gleis selbst das Warnkreuz. Wie überflüssig und unsinnig diese 4 Tafeln seit anderthalb Jahrzehnten sind, ist dort offenbar bisher noch niemandem aufgefallen, sonst hätte doch schließlich ein Polizist, der Bürgermeister, der Straßenmeister, ein Bahnbeamter oder sonst jemand das zuständige Straßenbauamt längst veranlassen müssen, die Schilder wegzunehmen. Man muß sich unwillkürlich fragen: Schlafen denn diese Leute alle?

Gewiß ist dies ein besonders krasses Beispiel. Grundsätzlich aber sind wir der Ansicht, daß Warnzeichen an Schienenübergängen überhaupt nur dort berechtigt sind, wo das betreffende Gleis einigermaßen regelmäßig befahren wird. Bei Industrieanschlußgleisen ist dies nur selten der Fall. Darauf verkehren im allgemeinen nur rangierende Güterzüge, die jeweils durch einen oder zwei Arbeiter mit roter Fahne abzusichern keine unzumutbare Forderung wäre. Wir denken dabei auch an das Salzgitter-Gebiet. Dort stehen sogar an Schmalspurgleisen für kleine Lorenzüge mächtige Warnkreuze.

Noch ein anderer Schilderunfug fällt uns besonders in Bayern auf. Da läuft oft kilometerweit die Schiene neben der Bundesstraße her. Alle Daumen lang geht nun hier wie anderswo irgendein Bauernweg oder gar nur ein Trampelpfad von der Straße ab und natürlich über die Schienen. Und an allen diesen Stellen steht an der Bundesstraße in deren Hauptrichtung ein reguläres Warnkreuz, darunter dann ein kleiner Pfeil in Richtung der Abzweigung. Auch diese Kreuze gehören weg bzw. unmittelbar an die Schienen, denn den durchfahrenden Verkehr auf der Bundesstraße irritieren sie nur, und die Leute werden gegenüber den Warnkreuzen immer gleichgültiger.

Verkehrssicherung und Unfallbekämpfung stehen heute doch im Vordergrund des öffentlichen Interesses. Deshalb wird der Schilderwald an unseren Straßen von Tag zu Tag noch dichter. Ob man nicht viel besser beraten wäre, wenn man die Zahl der Verkehrsschilder verringern statt vermehren würde? W. O.

Ganz kurz

Von drei tödlichen Unfällen

passiert durchschnittlich je einer auf der Straße, einer im Betrieb und einer im Haushalt. Bei der Hausarbeit sterben also ebenso viele Menschen wie auf der Straße, wobei dort die meisten Unglücksfälle beim Fensterputzen geschehen. Das erwähnte der nordrhein-westfälische Justizminister Amelunxen auf einer Pressekonferenz in Düsseldorf.

Als Honorarprofessor

wurde Generaldirektor Dr. Ing. e. h. Heinz Nordhoff vom niedersächsischen Kultusminister an die Technische Hochschule Braunschweig berufen.

Jubiläumszahlen

Obering. August Momberger, Goliath-Chefkonstrukteur, 50. Geburtstag am 26. Juni;

Frau Elly Beinhorn-Rosemeyer, 50. Geburtstag am 30. Mai.

Sikorsky-Hubschrauber bei Henschel

Henschel in Kassel hat deutsche Vertretung für Sikorsky-Hubschrauber übernommen. Zunächst nur Verkauf und Reparaturdienst, später Ersatzteilherstellung, Montage- und Lizenzbau vorgesehen.

Quickly billiger

Der Preis für die NSU-Quickly wurde von DM 540,– auf DM 495,– herabgesetzt, eine Anzahlung von DM 95,– genügt zum Kauf. Innerhalb von 21 Monaten wurden von der Quickly, dem meistgefahrenen Moped Deutschlands, über 250 000 Stück gebaut. NSU-Pressedienst: „Die NSU-werke rechnen mit einem weiteren guten Absatz, weil immer noch einzelne Fußgänger vorhanden sind."

Dividenden

Adler 5%, NSU 10%, Dunlop 12%, Esso 4%, Kronprinz 7½%, Simca 15%, Peugeot 19⅓%, Rolls Royce 17½%.

In Polen

wurde neben dem schon bisher bestehenden Ministerium für die Maschinenindustrie ein gesondertes Ministerium für die Kraftfahrzeugindustrie neu geschaffen.

Weitere Konzentration

in der französischen Autoindustrie. Nach dem Zusammenschluß von Simca und Ford-Poissy sowie Citroën und Panhard haben nun die Firmen Renault, Latil und Somua ihre Produktion von Schwerlastwagen und Omnibussen zusammengelegt. Einschlägige Umsatzziffern 1954: Renault 5,5, Latil 4 und Somua 7 Milliarden ffrs.

Nach neuestem Bonn-mot

ist die Deutsche Bundesbahn eine soziale Institution mit einer eigenen Eisenbahn. (Der Spiegel)

Kfz.-Steuer nicht mehr monatlich

Nach dem neuen Verkehrsfinanzgesetz kann die Kraftfahrzeugsteuer nicht mehr in Monatsraten, sie muß nunmehr jeweils mindestens für ein Vierteljahr bezahlt werden. Damit wurde den Finanzämtern die Arbeit etwas erleichtert.

Zehn Tankwarte

einer Frankfurter Tankstelle haben seit 3 Jahren die Kunden bei der Benzinausgabe betrogen und insgesamt etwa 150 000 D-Mark erschwindelt. Sie berechneten Kunden, die die Zähluhr nicht beobachteten, und keine Quittungen verlangten, mehr Benzin als eingefüllt wurde. Täglich erschwindelten sie so 150 bis 200 DM, die sie unter sich aufteilten.

Vom Blitz

wurde ein britisches Verkehrsflugzeug etwa 1500 Meter über Bochum getroffen. Er schlug in das Vorderteil der Maschine ein, durchlief das Leitungsnetz und verließ das Flugzeug am rechten Seitenruder. Der Pilot landete die Maschine in Düsseldorf, es war kein besonderer Schaden daran entstanden. Nachdem sich die Passagiere von ihrem Schreck erholt hatten, setzten sie die Reise in einem sofort bereitgestellten Ersatzflugzeug fort.

Etwa 10 Prozent

aller deutschen Berufstätigen arbeiten in der Kraftfahrzeug- und Kraftverkehrswirtschaft. Anfang 1954 waren es insgesamt 1,6 Millionen Beschäftigte. Es entfielen auf:

Kraftfahrzeugproduktion	222 000
Kfz.-Teile und -Zubehörproduktion	87 000
Rohstoff- und Halbfabrikatproduktion	68 000
Handel mit Kfz. und Kfz.-Teilen	78 000
Mineralölwirtschaft	103 000
Kfz.-Wartungs- und Reparaturgewerbe	178 000
Privater und öffentlicher Verkehr	679 000
Nebengewerbe (Kfz.-Versicherung, -Finanzierung, -Überwachung, Fahrschulen, Fachpresse, Werbung)	22 000
Straßen, Autobahnen, Raststätten, Autohöfe	104 000
Behörden (einschl. Polizei)	21 000
Lehre, Forschung, Organisationen	3 000

Bei geringen Unfallfolgen

sei nicht unbedingt eine Anzeige erforderlich, entschied das Oberlandesgericht Hamm in einem bemerkenswert vernünftigen Revisionsurteil. Ein Lastwagenfahrer hatte einen Motorradfahrer gestreift und dessen Fahrzeug geringfügig beschädigt. Die beiden Kontrahenten verständigten sich gütlich, der Motorradfahrer erstattete keine polizeiliche Anzeige. Trotzdem wurde der Lastwagenfahrer in zwei Instanzen verurteilt. In der Revision kam das OLG Hamm nun zum oben begründeten Freispruch.

Das Merkmal

Die Polizei warnte alle Autofahrer im Rheinland vor der betrügerischen Autostop-Fahrerin Helene H. und gab dazu folgende Beschreibung: „Vollschlank, etwa 40 Jahre alt, anliegende Ohren, rheinische Mundart, Blinddarmnarbe." Bei verdächtigen Personen also immer gleich nach der Blinddarmnarbe sehen!

Englands Stellung als Auto-Exporteur Nr. 1

wird in ständig steigendem Maße von der westdeutschen Automobilindustrie bedroht. In Belgien, in der Schweiz, in Dänemark, Holland und Schweden werden bereits mehr deutsche Wagen als englische gekauft. Die Engländer exportierten im Februar 47 000, Westdeutschland bereits 33 000 Fahrzeuge. „Daily Expreß" gibt für diese Entwicklung folgende Erklärung: 1. Die deutschen Autos sind besser ausgerüstet und sehen besser aus. 2. Sie liefern den guten billigen VW mit luftgekühltem Heckmotor. Das Schlagwort „Luft kann nicht kochen und nicht gefrieren" hat Europa erobert. Kein führender britischer Produzent hat bisher einen ähnlichen Wagentyp herausgebracht. 3. Die Deutschen liefern einen guten Kundendienst, billige Ersatzteile und sie haben feste Reparaturpreise. Die deutschen Wagen werden so gut verkauft, obwohl es in jedem Lande britische Modelle gibt, die billiger sind als der VW.

Undank ist der Welt Lohn

Auf einer Brücke in Minneapolis (USA) stoppte ein Fahrer seinen Wagen und sprang in den Fluß, um eine Frau vor dem Ertrinken zu retten. Das gelang. Als er mit triefenden Kleidern zum Auto zurückkam, fand er hinter dem Scheibenwischer einen Strafzettel über 5 Dollar – wegen unerlaubten Parkens. (Funk-Illustrierte)

Alle Jahre wieder

Wie man aus Porsche-Kreisen hört, scheint die Absicht zu bestehen, das jüngst über die Bühne gegangene „Internationale Porsche-Treffen, Meran", alljährlich, wenn auch mit wechselnden Zielorten, zu wiederholen, nachdem der diesjährigen Veranstaltung ein ausgezeichneter Erfolg beschieden war. Rund 250 Porsche-Wagen waren nach Meran gekommen, teilweise als Teilnehmer einer Zielfahrt, die durch ganz Europa führte und zum mindesten den siegreichen Teams nichts schenkte. Ganz besonderen Anklang fand eine Gymkhana mit sehr lustigen Akzenten, während die Schönheitskonkurrenz, die den Damen am Steuer eines Porsche vorbehalten war, leider verregnete. Wenn die italienische Presse einstimmig das Internationale Porsche-Treffen in Meran als das größte gesellschaftliche Ereignis der Saison feierte, wird auch die Ausstrahlung einer solchen Veranstaltung bemerkbar. Aus neun europäischen Staaten – die porschefahrenden US-Amerikaner, die meist aus Deutschland kamen, nicht gezählt – waren Porschefahrer in Meran vertreten, ein buntes und für Porsche-Anhänger ein besonders beglückendes Bild. –val.

Tank-Schnüffelei?

Man könnte sich vor Vergnügen die Haare herausreißen, wenn es nicht so maßlos traurig wäre. Im Zuge der Erleichterung des intereuropäischen Grenzverkehrs hat jetzt die Zollbehörde angeordnet, daß in Zukunft nicht mehr — wie bisher — der volle Tankinhalt eines nach Deutschland einreisenden Kraftfahrzeuges, sondern nur noch 25 Liter zollfrei eingeführt werden dürfen. Was darüber hinausgeht, muß verzollt werden.

Endlich, endlich haben damit unsere armen Zollbeamten wieder eine Mission. Daß sie die letzten sind, die sich daran begeistern, dürfte offenkundig sein. War es denn nicht geradezu unheimlich, wie leicht und wie angenehm in letzter Zeit die Grenzübergänge geworden waren? Keine Fragen mehr nach Devisen oder DM-Beständen, kaum noch Koffervisitationen, ja sogar, wenn man zufälligerweise eine Schachtel Zigaretten zuviel in der Tasche hatte, drückten die Zollbeamten ein Auge zu. Ja, die letzte Verfügung des Herrn Bundesinnenministers, wonach Autoreisende in ihrem Wagen sitzenbleiben konnten, wenn sie die deutschen Grenzstationen passierten, war geradezu ein Musterbeispiel an behördlicher Großzügigkeit. Das konnte ja nicht gut gehen. Da mußte ja endlich einmal etwas geschehen. Sollte der Staat seine eigenen Zollbeamten arbeitslos machen?

Man suchte, und man fand. Als die Klagen des Tankstellengewerbes längs der Grenzen zu jenen Staaten, in denen das Benzin billiger ist als in der Bundesrepublik (und das sind mit Ausnahme von Österreich und Frankreich alle angrenzenden Staaten!) immer lauter wurden, weil ihr Geschäft infolge der Preisdifferenz nachließ, da hatte man endlich einen Vorwand und dekretierte die vorstehende Verordnung. Nicht um der Zolleinnahmen für den Staat etwa, — wo denken Sie hin, lieber Autofahrer, sondern aus reiner Selbstlosigkeit und zum Schutze des deutschen Tankstellengewerbes an der Grenze.

Es ist zwar richtig, daß die ursprüngliche gesetzliche Regelung nur die Einfuhr von 20 Litern Kraftstoff zollfrei zuließ, und erst eine Verordnung des Bundesfinanzministers aus dem Jahre 1951 „abweichend von der gesetzlichen Regelung" eine Menge von 50 Litern von sämtlichen Eingangsabgaben befreite. Warum muß diese Freimenge nun plötzlich auf 25 Liter reduziert werden?

Die Gerechtigkeit fordert, zuzugeben, daß die sogenannten „Tank- und Kaffee-Fahrten" in den letzten Jahren erheblich zugenommen haben, und es ist nicht ganz unwahrscheinlich, daß die Tankstellenbesitzer in Grenznähe einen um etwa 50 Prozent verminderten Absatz haben. Selbst bei Anfahrten aus 20 oder 30 Kilometern Entfernung zur Grenze „lohnt" es sich, sich im Ausland den Tank zu füllen.

Wenn sich aber heute der Bundesfinanzminister zum Anwalt der Tankstellenpächter und -besitzer aufwirft, dann darf er es uns nicht verübeln, wenn wir ihm diese großartige Geste nicht glauben. Denn gerade er und nur wiederum er allein hätte es ja in der Hand, das „Preisgefälle", das zwischen den deutschen und den ausländischen Tankstellen besteht, zu beseitigen. Das gilt vom Benzin sowohl wie vom Kaffee, vom Tee wie von den Tabakwaren und der Schokolade. Der Mensch wird nicht zum Schmuggler geboren, der eigene Staat macht ihn erst dazu, und so wenig wie wir einsehen können, warum in der Bundesrepublik der Kaffee doppelt so teuer ist wie in der Schweiz, in Frankreich, Belgien oder Holland, so können wir auch nicht einsehen, warum die meisten anderen europäischen Länder mit einer geringeren Finanzbelastung der Mineralöle auskommen als die Bundesrepublik. Dies ist der Kern der Sache — und nicht der Protest der Tankstellenbesitzer.

Aber auch in der Praxis ist die neue Verordnung des Bundesfinanzministers schlecht — nicht zuletzt deshalb, weil sie in vielen Fällen gar nicht durchführbar sein dürfte. Auf der einen Seite werden es die ausländischen Autotouristen, die Deutschland besuchen wollen, als eine typisch deutsche Schikane empfinden, wenn man ihnen den Tankinhalt nachmessen sollte (wir hoffen, daß es in der Praxis nicht dazu kommt), auf der anderen Seite wird die Zollbehörde gezwungen sein, für jede Grenzstelle und für jeden Zollbeamten eine Vielzahl von Peilstäben anzuschaffen, denn es dürfte bei einigen Fahrzeugen gar nicht leicht sein, den Tankinhalt korrekt festzustellen. Wie man es z. B. bei dem neuen DKW-Dreizylinder mit Mischeinrichtung im Tankstutzen fertigbringen will, ist unerfindlich, wenn der Autotourist zudem so clever ist, kurz vor dem Passieren der Grenze die Sicherung der elektrischen Benzinuhr herauszunehmen. Volkswagen- und Porsche-Fahrer haben es darin schwieriger, aber wer will sie daran hindern, sich ein Benzinsieb fest einlöten zu lassen, das jede Tank-Schnüffelei unmöglich macht?

Wäre es nicht sehr viel sinnvoller und auch wirkungsvoller gewesen, diese neue Verordnung auf jene Grenzlandbewohner zu beschränken, deren „Tank- und Kaffeefahrten" offensichtlich sind? Hätte es dazu überhaupt einer neuen Verordnung bedurft, da das Gesetz, das die Benzineinfuhr auf 20 Liter beschränkt, zwar seit 1951 nicht mehr angewendet wurde, praktisch aber nach wie vor besteht?

Hier ist, der Herr Bundesfinanzminister möge es uns gütigst verzeihen, wieder einmal das Kind mit dem Bade ausgeschüttet worden, indem man mit typischer Kasernenhofpädagogik *alle* bestraft, um einige wenige Schuldige zu treffen.

Wir geben die Hoffnung nicht auf, daß die Zollbeamten selber vernünftiger handeln werden als ihre vorgesetzte Behörde, letztlich schon deshalb, weil es zeitlich gar nicht möglich sein wird, an besonders stark frequentierten Grenzübergängen *alle* Fahrzeuge auf ihren Tankinhalt hin zu untersuchen. Sollte es dennoch der Fall sein, dann wäre alles das, was in den letzten Jahren an Erleichterungen für die Grenzübergänge geschaffen wurde, illusorisch. Muß das sein?

Wir haben zwar nicht die Hoffnung, daß der Herr Bundesfinanzminister auf unseren Artikel hin sofort die Mineralöl-, Kaffee-, Tee- und Tabaksteuer senken wird, um zu verhindern, daß die Staatsbürger der deutschen Bundesrepublik zu bösen Schmugglern werden, aber wir glauben, daß er von seinen Mitarbeitern schlecht beraten war, als er diese neue Verordnung erließ und publizierte, wo doch eine stillschweigende, interne Anweisung an seine Zollbeamten genügt hätte, die wirklichen „Tank- und Kaffeetouristen" etwas schärfer unter die Lupe zu nehmen. Es ist wohl nicht anzunehmen, daß jemand von Heidelberg aus „rasch mal" nach Basel fährt, nur um seinen Tank zu füllen. Oder von Köln nach Maastricht — der Nutzen würde den Aufwand nicht mehr rechtfertigen. Die Zollbeamten selbst wissen sehr genau, wer nur zum Tanken und zum Kaffeeeinkauf über die Grenze fährt, und dieses Wissen hätte genügt, um die Dinge zu steuern.

Die europäische Presse hat die neue deutsche Zollschikane sehr wohl registriert. Zu den Frostaufbrüchen auf den deutschen Straßen fügen sich solche Unklugheiten gebührend an. Sie stehen unter der Devise: „Germany wants to see you!" *Carl Otto Windecker*

Mal ganz dumm gefragt ...

52. Der Ölwechsel

Sie müssen heute schon erlauben, daß ich einmal in ein Wespennest steche, aber diese Frage drückt mich schon lange. Wenn ich nämlich so die Inserate der Mineralölindustrie über ihre „Wunderöle“ studiere, komme ich aus dem Staunen nicht mehr heraus. Nicht nur, daß es gelungen ist, ein und dasselbe Öl sommers wie winters zu verwenden und die physikalischen Eigenschaften wesentlich zu verbessern — man gibt dem Öl dank „Additiven“ und „Detergents“ ungeahnte chemische Möglichkeiten. Da wird die Schaumbildung unterbunden, Ölkohle gelöst und in Schwebe gehalten, die Sauerstoffaufnahme und damit die Alterung verhindert usw., kurz: alles getan, um das moderne Öl gegenüber dem früheren Feld-, Wald- und Wiesenöl haushoch überlegen zu machen.

Soweit gut. Hut ab vor dem Ölchemiker, dem Ölhersteller und den guten Werbefachleuten, die es verstehen, den Fleiß der ersten beiden in das rechte Licht zu rücken. Mir scheint nur, die Automobilindustrie liest diese Inserate nicht, denn wenn ich so an meine früheren Wagen zurückdenke und die Betriebsanleitungen der heutigen Wagen dagegenhalte, so hat sich für den Endverbraucher gar nichts geändert: er muß nach wie vor alle 1500—3000 km das Öl wechseln. Ich will gerne attestieren, daß ein moderner Motor höher belastet ist und somit auch höhere Ansprüche an die Ölqualität stellt, aber in Relation zu dem, was gemäß der Inserate ein modernes Öl können soll, habe ich den Verdacht, daß die Automobilindustrie diesen Versprechungen keinen Glauben schenkt. Oder bestehen gar geheime Abmachungen zwischen Automobil- und Mineralölindustrie, wonach erstere am Umsatz der letzteren beteiligt ist (mehr Ölwechsel = Absatzsteigerung)? Gewiß ist an diesen Fragen jeder denkende Kraftfahrer interessiert, und es würde mich Ihre Stellungnahme deshalb sehr freuen.

Dr. A. W. Rage, Brunsbüttelkoog

Höhere Diplomatie

verlangen Sie diesmal von uns! Es steht uns nämlich weder an, die stolzen Ergebnisse der Mineralölindustrie zu bezweifeln, noch die Vorsicht der Automobilindustrie zu bekritteln, geschweige denn die Berechtigung Ihrer Fragen abzustreiten. Eine Zwickmühle, wie Sie sehen! Versuchen wir deshalb vorerst Tatsachen festzustellen und dann erst ein Fazit zu ziehen.

Sie deuteten selbst schon an, daß man die heutige Beanspruchung eines Öls nicht mehr gut mit derjenigen von vor dem zweiten Weltkrieg vergleichen kann. Höhere Verdichtung und höhere Drehzahl haben die Hubraumleistung des modernen 1½ Liter-Motors beispielsweise auf bis zu 40 PS/Liter geschraubt — das war vor dem Kriege immerhin die Literleistung des BMW 80 PS-Sportwagens! Man hat bessere Lagerwerkstoffe entwickelt, die höhere Flächenbelastungen aushalten und Bauraum sparen helfen. Man hat die Dauergeschwindigkeit auf der Autobahn der Höchstgeschwindigkeit angenähert und fährt überhaupt, auch auf der Landstraße, in höheren Drehzahlbereichen als früher, so daß das Betriebstemperatur-Niveau der Maschine und damit des Motorenöls höher ist denn je. Weiter wurde die Ölmenge ständig reduziert, und wo früher 7 Liter Ölinhalt vorgesehen waren, müssen es heute deren 4 tun, d. h. die Ölquantität wird je Zeiteinheit wesentlich höher in Anspruch genommen.

Gerade letzteres wird gerne übersehen, ist aber besonderer Beachtung wert, wie ich Ihnen an Hand einer kleinen Tabelle zeigen möchte:

Fabrikat und Typ	Literleistung (PS/Ltr. Hubvol.)	Verhältnis Ölfüllung zu Nennleistung (l/PS)	Ölverbrauch lt. Werksangaben (l/100 km)	Fahrstrecke nach der die Ölfüllung ohne Ölwechsel durch die erforderliche Nachfüllmenge erneuert sein würde
Adler 12/50 PS	17,2	0,140	0,4–0,5	1400–1750 km
Adler-Front 2 l	22,5	0,133	0,2	3000 km
Ford-Taunus 12M	31,6	0,066	0,02	12 500 km

Da die Passungen im Motorenbau von Jahr zu Jahr feiner wurden und der Verschleiß geringer, sind die Motoren der Jetztzeit längst keine solchen Ölfresser mehr wie ehedem, was Sie an der vierten Spalte (Ölverbrauch in Liter/100 km) ersehen können. So braucht der Taunus 12 M nur noch ein Zwanzigstel dessen an Öl, was man dem alten Adler 12/50 PS zugestehen mußte. Jener hatte übrigens 7 Liter Ölinhalt, der alle 3000 km gewechselt werden mußte (auch das ging nur, weil dieser Motor einen Spaltfilter im Ölhauptstrom besaß). Die Betriebsanleitung sagte damals: „Nach den ersten 500 km und weiteren 500 km, dann alle 3000 km lasse man das Öl ab und spüle hierauf das Kurbelgehäuse wie folgt aus: Man gießt 4 Liter Motorenöl und 2 Liter Petroleum in das Gehäuse und läßt den Motor mit dieser Füllung ca. 10 Minuten langsam im Leerlauf laufen. Nachdem der Motor abgestellt ist, läßt man durch die Ölablaufschraube die eingefüllte Mischung ab. Hierauf ist sofort wieder frisches Motorenöl in das Kurbelgehäuse einzufüllen.“ Außer den 7 Litern Frischöl benötigte man also auch noch 4 Liter Motorenöl und 2 Liter Petroleum für Spülzwecke — eine Sache, die beim modernen Motor dank intensiver Spülung während der Fertigung und dank Additiven längst der Vergangenheit angehört. Die letzte Spalte der Tabelle beweist, daß es heute sehr viel länger dauert, bis der gesamte nominelle Ölwanneninhalt durch die Menge des verbrauchten und dann ergänzten Öls ersetzt wäre, nämlich eine Laufzeit, bei der normalerweise vier bis acht Ölwechsel durchzuführen sind. Dem gegenüber war beim Adler 12/50 PS praktisch schon während der halben, für die Ölgebrauchsdauer zulässigen Fahrstrecke von 3000 km die gesamte Ölmenge durch nachgeschüttetes Frischöl ersetzt. Die durchschnittliche jährliche Laufstrecke des Vorkriegswagens mag 15 000 km betragen haben; sie ist heute gut und gerne bei 25 000 bis 30 000 km angelangt, nachdem man den Wagen (mangels Heizung und Schneereifen usw.) früher den Winter über sehr viel seltener benützte, kein Autobahnnetz besaß und sich nicht ohne weiteres auf so lange Strecken wie heute begab. Das bedeutete im Jahr vielleicht fünf bis acht Ölwechsel; heute eben acht bis zwölf, dafür aber ohne zusätzlichen Spülölverbrauch, ohne nennenswertes Ölnachschütten, kleinere Ölmengen je Wechsel und schließlich das alles bei mindestens verdoppelter Lebensdauer der Maschine, denn früher waren 40 000 km Laufstrecke bis zum Ausschleifen ein sehr guter Wert.

Dabei hat das Öl heute außer seiner Aufgabe, zu schmieren, noch mehr Aufgaben zugewiesen bekommen. Mehr denn je ist es auch Kühlmittel geworden, das die in den Lagern entstehende Wärme abzutransportieren hat. Ganz neuzeitliche Motoren haben ausgesprochene Ölkühler, die an das Kühlwassersystem angeschlossen sind und mit ihm zusammen den Wärmehaushalt regulieren. Gewisse Wirkstoffe sind ölkohlelösend und befähigen das Öl auch noch zur Aufgabe, den Motor von solchen Ansätzen freizuhalten. Andere Eigenschaften moderner legierter Öle haben Sie selbst schon erwähnt: Verhütung von Schaumbildung und vorzeitiger Alterung, Neutralisation von Verbrennungsresten des Kraftstoffes usw. Wie jeder Werkstoff der Natur muß auch das Öl im Laufe der Zeit „müde“ werden, um so rascher, je größer die physikalische und chemische Belastung.

Die Frage ist nur, welcher Art diese Belastungen sind. Über die physikalische Seite (Quetschfestigkeit, Dünnflüssigkeit zwecks geringerer Reibung und besserer Startbedingungen, erhöhte Haftfestigkeit auf den benetzten Flächen usw.) brauche ich hier nicht mehr viel zu sagen. Wie aber steht es mit der chemischen Seite? Es steht außer Frage, daß die hohen Temperaturen im modernen Motor auch dem chemischen Gefüge des Öls auf die Dauer nicht zuträglich sind. Durch entsprechende Kühlung läßt sich das aber in Grenzen halten, bzw. braucht die maximale Öltemperatur unterhalb 120° C kein Kriterium zu sein. Schlimmer ist schon die Anreicherung mit Sauerstoff, wie sie natürlich dort besonders intensiv ist, wo das Öl zu schäumen beginnt, sei es infolge zu hoher Temperatur oder zu starker mechanischer Verwirbelung im Kurbelgehäuse (daher gibt es praktisch keine „Tauchschmierung“ mehr, wo sich die Kurbelwangen und Pleuel selbst ihr Öl schöpften). Die genannten Additive wirken dem entgegen. Außer metallischem Abrieb und gelöster Ölkohle geraten noch viel üblere Dinge in das Öl, die dessen Substanz ganz gewaltig angreifen: Wasser und Säuren. Oberhalb der Kolben entsteht ja laufend aus der Verbrennung von Wasserstoff- und Kohlenstoffmolekülen Wasser, das zwar bei erreichter Betriebstemperatur den Motor in Dampfform verläßt, unter gewissen Bedingungen (Kaltstart, Abstellen des Motors usw.) aber kondensiert und vom Ölfilm schließlich auch in die Ölwanne gebracht wird, oft genug zusammen mit anderen Verbrennungsresten (z. B. Schwefel) in Form von Säure, die dem Öl als solchem natürlich sehr zusetzt, es verdünnt und in seiner Schmierfähigkeit verschlechtert. Die Gefahr ist auch hier um so größer, je öfter dieselbe Ölmenge ihren Weg durch den Motor nehmen muß; wenn das nicht zu großem Schaden führt, so nur deshalb, weil der einsichtige Fahrer den Choke mit Vorsicht benützt, der Konstrukteur bemüht ist, durch den Thermostat die Betriebstemperatur von 75—80° C möglichst rasch herzustellen, und der Ölchemiker durch Wirkstoffe neutralisierender Art seinerseits einen Riegel vorschiebt.

So ist es auch verständlich, daß nur hochqualitative und veredelte Öle den Beanspruchungen im heutigen Motor gewachsen sind. Die Wirkstoffe stellen ein Sicherheitsreservoir dar, das jedoch aus chemischen (und nicht zuletzt Kosten-) Gründen beschränkt werden, irgendwann also auch erschöpft sein muß. Von diesem Zeitpunkt ab kann das Öl nicht mehr als vollwertig und allen übertragenen Aufgaben gerecht werdend angesehen werden: Der Ölwechsel ist fällig. Wann dieser Zeitpunkt eintritt, das

hängt zunächst von der Wesensart des Motors ab. Es ist klar, daß ihn ein Hochleistungsmotor mit hohem Temperaturniveau schneller erreichen wird als ein ziemlich zahmer, aber zügig gefahrener Motor. Ich muß diese letztere Einschränkung machen, denn u. U. ist ein sehr niedrig belasteter, aber vorwiegend im Kurzstreckenbetrieb eingesetzter und deshalb stets unterhalb der Betriebstemperatur gefahrener Motor viel gefährdeter. Bei ihm ist die Ölqualität vielleicht schon nach 1000km Laufstrecke dahin. Der Automobilproduzent muß für das Fahrzeug normale Verhältnisse voraussetzen, ja, er wird im Interesse der Garantie sogar schlechte Verhältnisse annehmen und die Zeit für den vorzunehmenden Ölwechsel eher zu niedrig als zu hoch ansetzen. Wollen Sie ihm das verdenken? Überhaupt ist die Laufstrecke ein schlechter Maßstab für die Erschöpfung des Öls, denn man kann die 3000 km mit Höchstbeanspruchung oder sehr gemütlich fahren. Besser wäre es schon, eine zulässige Betriebsstundenzahl je Ölfüllung zugrunde zu legen, noch richtiger aber, die Menge des verbrauchten Brennstoffes zum Maß zu nehmen, wie das bei Nutzfahrzeugen schon hier und da geschieht.

In diesem Zusammenhang taucht die Frage auf, welche Rolle der Ölfiltrierung zukommt. Vielerorts glaubt man, auf sie verzichten zu können, vollends dort, wo Höchstdrehzahl und Leistung nicht übertrieben hoch sind und von Haus aus dafür gesorgt wurde, daß der Motor garantiert einwandfrei sauber eingebaut und mit engsten Passungen läuft (Fortfall der Einlaufzeit). Der Ölfilter ist hier eine reine Preisfrage, denn auch dort ist man sich über den Nutzen guter Filterung klar, aber auch über die Mehrkosten einer solchen Anlage. Natürlich kann man ziemlich grob oder recht fein filtern. Wo es darum geht, nur Metallteilchen und Ölkohlebrocken abzufangen, genügt der im Ölhauptstrom liegende Spaltfilter, der natürlich auch gewartet sein will, weil ein zugesetzter Filter dieser Art — er fängt Fremdkörper bis herauf zu $^{5}/_{100}$ Millimeter Größe ab — die gesamte Schmierung gefährdet. Fremdteilchen dieser Größenordnung können jedoch den feinen Lagerflächen und engen Lagerspalten bereits erheblichen Schaden zufügen, so daß man sich mehr und mehr der Feinstfilterung im Nebenstrom zuwendet, bei der pro Umlauf nur eine Teilmenge des Öls gefiltert wird. Setzt sich der Nebenstromfilter zu, so ist die Schmierung noch immer gesichert — es wird nur der Filter umgangen. Solche Feinstfilter, womöglich noch in Kombination mit einer gröberen Filterung im Hauptstrom, sind tatsächlich das Nonplusultra, wenn auch nicht gerade billig. Sie fischen Fremdteilchen bis herab zu $^{1}/_{1000}$Millimeter heraus, so man das will, unter Garantie also auch die vom modernen Öl in Schwebe gehaltenen Ölkohleteilchen. Um so größer ist allerdings auch die Gefahr des Filterzusetzens, was sogar zur Folge haben kann, daß die wertvollen Additive zurückgehalten werden. Man begnügt sich deshalb bisher mit einer Feinstfilterung bis herab zu $^{5}/_{1000}$ Milimeter. Der Filtereinsatz — meist eine Papierfilterpatrone — wird einfach ausgetauscht. Die Erfolge sind so gut, daß es bereits nicht mehr gleichgültig ist, ob die Ansaugluft gut oder schlecht gereinigt wird, weil sich Staubteilchen schon im Ölfeinstfilter nachweisen lassen.

Freilich ist der beste Filter nur ein Schutz gegen mechanische Verunreinigungen; er kann die Alterungsprodukte des Öls nicht abfangen. So gelingt es wohl, die Ölwechselzeit mit Filter zwar hinauszuschieben, aber nicht beliebig lange. Chemisch aktive Filter wären theoretisch denkbar, aber platztechnisch nicht unterzubringen. So müssen denn gewisse Ankündigungen über Filter, welche eine regelrechte Raffination und Regeneration des Öls versprechen, auf größte Skepsis stoßen. In größerem Maßstab kann gebrauchtes Öl sehr wohl regeneriert werden, es bedarf dann aber großer Anlagen, die meist mit Bleicherde arbeiten; solches Öl ist dann aber noch immer nicht so hochwertig wie veredeltes Markenöl, weil ihm die so wertvollen Additive fehlen. Oft wird die Frage aufgeworfen, was mit dem in Tankstellen, Werkstätten und Kundendienststellen anfallenden Altöl geschieht und inwiefern dieses nach entprechender Behandlung wieder dem Markt zugeführt werden kann. Eine Verwertung ist nur an größeren Sammelstellen rentabel, wobei zu berücksichtigen ist, daß ja die verschiedensten Ölqualitäten (Normalöl, Premium-Öl, HD-Öl, verschiedene Viskositäten usw.) anfallen und an sich getrennt gelagert, gesammelt und regeneriert werden müßten. Man sieht darin kein gutes Geschäft, da Lagerung, Transport und Verarbeitung unrationell sein müssen. Tatsächlich ist der Preis für Marken-Frischöl ja kaum höher als vor dem Kriege, ungeachtet der Wiederaufbaukosten der Mineralölwirtschaft und der sonst allerorts zu beobachtenden Preis- und Lohnspirale.

So muß der chemisch aktive Ölfilter ein Wunschtraum bleiben, und der Feinstfilter kann auch nicht zaubern. Da aber mechanische Verunreinigungen mit Sicherheit aus dem Öl herausgefischt werden, wird der Ölfilter die Gebrauchsdauer des Öls stets verlängern. Die chemische Gebrauchstüchtigkeit, wie sie beim Motorenöl nun einmal ebenso entscheidend ist, wird der Hauptgrund für den Ölwechsel als solchem im bestimmten, auch von den Betriebsbedingungen stark abhängigen Rhythmus bleiben. Nicht umsonst ist der Ölwechsel im Getriebe und in der Antriebsachse sehr viel seltener notwendig: dort fehlen die Verunreinigungen durch die Verbrennungsreste. Dafür sind die physikalischen Beanspruchungen meist um so höher (insbesondere bei Hypoid-Verzahnung sind die Quetschbeanspruchungen sagenhaft hoch, deshalb Hypoid-Spezialöle!), so daß eine gewisse Ermüdung des Öls unumgänglich ist. Da hier grundsätzlich keine Filterung vorgesehen ist, kommt der Metallabrieb zu einem gewissen Prozentsatz (der andere setzt sich als Schlamm ab) in die Zahneingriffe und mindert die Qualität; naturgemäß wird solches Öl auch so stark verwirbelt und zerschleudert, daß die Sauerstoffaufnahme groß ist und die natürliche Alterung beschleunigt wird. Ein Ölwechsel alle 10 000 bis 15 000 Kilometer ist also auch hier nicht zu vermeiden.

Einen gewissen Ausblick für die Zukunft geben rein organische Schmiermittel, etwa auf Molybdän-Disulfid-Grundlage. Hier ist die Mineralölchemie noch am Anfang, und es ist leider mit den heutigen Mitteln noch nicht möglich, solche Schmiermittel als Ölersatz zu erschwinglichen und dem Mineralöl gegenüber konkurrenzfähigen Preisen zu erzeugen. Vorerst müssen wir mit dem kostbaren Saft, den uns die Mutter Erde schenkt, dem Mineralöl, zufrieden sein. Die Industrie tut, was sie kann, um diesem Ausgangsmaterial immer bessere Eigenschaften anzuzüchten, freilich in gesunder Relation zur Wirtschaftlichkeit der Verarbeitung. Das ist das gute Recht der Mineralölindustrie, wie es das gute Recht der Automobilindustrie ist, die Frist für den Ölwechsel aus Sicherheitsgründen knapper zu legen, als es vielleicht notwendig wäre. Gemessen an den sonstigen Kosten des Kraftfahrzeugs ist ja tatsächlich der Posten „Ölwechsel" noch lange nicht der bedeutendste. So ist die Feinstölfilterung, sofern sie von der Industrie serienmäßig vorgesehen ist, weniger ein Mittel zur Absenkung der Betriebskosten als vielmehr ein Sicherheitsfaktor des hochbelasteten Motors. Ausgedehnte amerikanische Versuche haben gezeigt, daß bei Verwendung guter Feinstfilter ohne jeden Ölwechsel nach etwa 16 000 km Laufstrecke der Verschleiß geringer war als bei Verzicht auf die Filtrierung und dafür zehnmaligen Ölwechsel. Ideal kann aber auch die Feinstölfilterung nur wirken, wenn zugleich die Ansaugluft wirksam gefiltert wird. Nun sollen Sie den Versuch, 10 000 Meilen ohne Ölwechsel zu fahren, nicht nachahmen; ich will nicht sagen, daß der Motor unbedingt Schaden nehmen müsse — Sie haben aber auch keine Garantie für das Gegenteil. Immerhin braucht man aber nicht ängstlich nach dem Tachometer zu schielen, wenn die Ölwechselzeit um ein paar hundert Kilometer überschritten wurde, denn der Motorhersteller hat einige Sicherheit einkalkuliert. Der Privatmann, der auf die sichere Funktion seines Wagens beruflich angewiesen ist, wird keine Experimente im Sinne der angeführten amerikanischen Versuche machen, er wird vielmehr die naturgegebenen Grenzen des Schmieröls respektieren und nicht am falschen Fleck sparen wollen. Sicher wird die Zukunft größere Ölwechselabstände bringen (sofern die spezifische Beanspruchung der Motoren nicht unverhältnismäßig stärker wächst), aber vorläufig halten sich die Fortschritte auf dem Motoren- und Ölgebiet die Waage. ***bk***



Der gebräuchliche Ölfilter früherer Tage war ein Spaltfilter, der im Hauptölstrom lag und Fremdkörper bis zu $^{5}/_{100}$ Millimeter Größe abfing. Das Öl mußte die feinen Schlitze zwischen Metallblättchen passieren, die zu einem Filterkörper zusammengesetzt waren. Durch Drehen dieses Körpers an Schabemessern vorbei wurde der abgesetzte Schmutz abgestreift; meist war der Filterkörper durch Ratschenhebel mit dem Kupplungsgestänge verbunden.



Seit die Ölwirkstoffe Ölkohle lösen und durch den Schmierkreislauf fördern, ist man bestrebt, auch diese feinen Teilchen herauszufangen, wofür man jedoch Feinstfilterung bis herab zu $^{1}/_{1000}$ Millimeter braucht. Dieser Schnitt zeigt die gefältete Papierpatrone (größere Oberfläche), Zufluß und Abfluß des Öls.



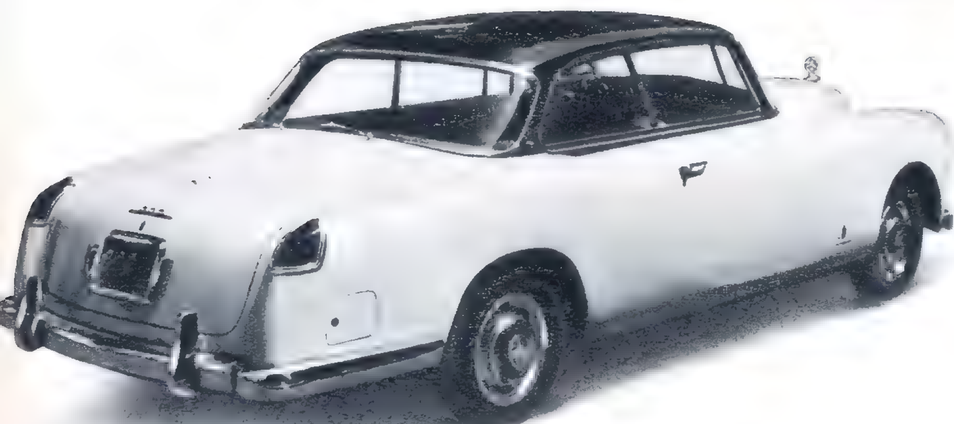
Farina karossiert einen „300"





Der italienische Meisterkarossier Pinin Farina hat mit der Aufgabe, einen Mercedes-Benz 300 zu karossieren, einen besonders interessanten Auftrag übernommen. Und er hat ihn durchgeführt, indem er diesem klassisch gewordenen Wagen sein typisches Gesicht und sein spezifisches Äußeres ließ, dafür aber den Akzent auf die Auflockerung, die liebenswürdige Beschwingtheit, legte. Die dicken Chromleisten fielen weg und die Trittbretter; die bislang viertürige Limousine mußte sich nun mit deren zwei begnügen. Ganz leicht ist das Dach mit seinen großen Scheiben und schmalen Stegen geworden, das hier organisch in ein Heck mit klar nach hinten gezogenen Radkörpern ausläuft, in denen die Schluß- und Blinkleuchten untergebracht sind. Durch die Zweifarb-Lackierung wird die Kompaktheit des Wagens weiterhin aufgelöst.





FOTOS: MILLANTA

Das Argument der

Inneren Sicherheit

Unschuldig ist jeder Autofahrer, wenn etwas passiert ist und wenn man ihn nachher befragt. Schuld hat stets der andere — und insofern ist jeder Unfall unvermeidbar. Es wird jedenfalls immer Verkehrsunfälle geben. Man kann sie nicht verbieten, man kann sie höchstens mindern, durch Verkehrserziehung, Gesetzesstrenge, durch bessere Bremsen, bessere Lenkung, bessere Straßenlage.

Weil also der Unfall wirklich unvermeidbar ist, kommt es *auch* drauf an, was aus den Menschen beim Unfall wird. Der Unfall nämlich ist eine Seuche, deren Bazillen man kennt, bekämpfen kann, aber niemals vernichten. Wenn aber irgendwo eine Seuche herrscht, und die Ärzte würden sich nur um den Bazillus kümmern, aber nicht darum, wie die Betroffenen die Seuche überstehen, dann würden sich die Patienten mit Recht empören.

Was wäre zum Beispiel aus der Medizin geworden, wenn sie sich darauf beschränkt hätte, Krankwerden zu vermeiden, und sich nie darum gekümmert hätte, wie ein Befallener seine Krankheit übersteht? Der Verkehrsopferseuche geht man heute mit den gleichen Mitteln zu Leibe, wie vor 500 Jahren der Pest: vorwiegend nämlich mit der Polizei.

Mit dem, was uns hier heute noch fehlt, meine ich nicht unsere verzweifelten Ärzte. Ich meine die Automobilfabrikanten und ihre Architekten.

Beide leiden weder an Dummheit nach an schlechtem Charakter. Sie leiden nur an ihren Aufgaben. Sie sollen innerhalb der Preiskalkulation ein möglichst leistungsfähiges und möglichst schönes Auto bauen. Was ein Auto leistet, läßt sich messen. Wie schön ein Auto ist, entscheidet der Geschmack des Publikums. Die Leistung wird dauernd erhöht, der Geschmack dauernd verändert. Das allein kostet schon genügend Geld! Was jedoch aus einem Käufer oder Fahrer wird, wenn er verunglückt, steht in keinem Prospekt, ist dem Auto nicht anzusehen, kann man vorher nicht ausprobieren und kann kaum gemessen werden. Der Käufer fragt auch nicht danach, denn wenn er kauft, dann kauft er nicht, um mit seinem zukünftigen Auto gegen einen Baum zu rennen oder gegen eines anderen Kühler, um auf Glatteis auszurutschen oder von der Autobahn zu wehen. Wenn der Käufer dennoch so weit denkt, dann erfährt er vom Vertreter, daß dieses Auto unerreichte Straßenlage habe, sensitive Lenkung und Bremsen, die nicht ihresgleichen finden. Mit diesen konstruktiven Eigenschaften kann man zwar sicherer fahren, wird aber nicht vor anderen geschützt, die uns zum Unfallgegner auserwählen.

Nun interessiert mich am Autofahren mehr, *wie* ich ankomme, als wann ich ankomme. Noch mehr interessiert mich, *ob* ich ankomme. Und weil das nicht immer nur in meiner Hand, an meinen Bremsen, meinem Gaspedal, meinem Lenkrad und meiner Straßenlage liegt, als vielmehr daran, was ein anderer Verkehrsteilnehmer mit seinem Auto zur gleichen Zeit an gleicher Stelle falsch macht, so war es mir auch schon seit langem klar, daß die Industrie bemüht ist, Autos herzustellen, in denen ihre Käufer wohl verwahrt sind, wenn es zur Katastrophe kommt.

Um meines Idealismus auch sicher zu sein, habe ich vor einigen Wochen an sämtliche Automobilfabriken unseres Landes geschrieben und bei ihnen angefragt, was ihre Innenarchitekten — es sind, nebenbei bemerkt, wohl dieselben, wie die Außenarchitekten — unternommen haben, um beim Unfall, zum Beispiel beim frontalen Zusammenprall, den Fahrer und die Mitgenommenen an Leib und Leben zu beschützen.

Liebe Leser: Wenn ich mich bei jemandem nach seiner Tante erkundige und er erzählt mir von seiner Cousine, dann stimmt entweder etwas mit der Tante nicht oder nicht mit ihm.

Oder wenn er mir antwortet, er müsse sich erst erkundigen, und ich solle noch etwas Geduld aufbringen, dann hat er sich offenbar lange nicht mehr um seine Tante gekümmert.

Und wenn er sich gar auf diese Frage hin in Schweigen hüllt, dann muß ich entweder annehmen, daß er keine Tante hat, oder daß die Tante tot ist.

Die Hälfte unserer Automobilfabriken antwortete sofort. Die andere Hälfte bat sich Bedenkzeit aus, um sich bei sich selber zu erkundigen. Eine Firma hüllte sich in Schweigen.

Von der schweigsamen muß ich demnach annehmen, daß ihre Autos keinen Fahrgastraum besitzen, oder einen sehr gefährlichen. (Ich habe das jener Firma allerdings schon vor etwa einem Jahr mitgeteilt). Und was die anderen Firmen angeht, so muß ich ihnen eines zugestehen: Sie haben wenigstens nach meiner Anfrage darüber nachgedacht, was in ihren Fahrgasträumen ungefährlich für den Menschen ist, und sind dabei auch auf einiges gestoßen, an dem der Fahrgast sich nicht stoßen kann, wenn das Auto sich mit ihm rauft.

Und im übrigen schrieben sie von Dingen, nach denen ich gar nicht gefragt hatte, priesen Bremsen, Lenkung, Blinker, Winker, Stoplicht und Beschleunigungsvermögen.

Weiter erfuhr ich von einem Fabrikat, daß es Stoßstangen hat. Die hielt ich bisher für praktisch beim Parken in engen Lücken; beim Unfall fand ich sie hinterher immer nur auf der Reparaturrechnung.

Von einem anderen Fabrikat erfuhr ich, daß es zusätzlich zur Fußbremse noch eine Handbremse habe.

Von zwei Firmen erfuhr ich, daß sie Tachometer besitzen. Beim Zusammenprall muß der demnach großen Schutz gewähren.

Vier Fabrikate schrieben mir, daß sie einen Rückspiegel besitzen. Beim Unfall hat man ihn meist am Kopf. Offenbar muß dies auch seine gute Seite haben, mein Kopf hat nur nicht darüber nachgedacht.

Einige wiesen darauf hin, daß ihre Autos selbsttragende Karosserien haben, die vollen Schutz gewähren. Persönlich habe ich das noch nicht ausprobiert.

Die anderen schrieben dagegen, daß sie Rahmenchassis haben und einen ganz vollkommenen Schutz gewähren.

Von einer Firma las ich, daß der Sitz so geformt sei, daß beim frontalen Zusammenprall der Menschenkörper nicht nach vorn fliegt, sondern wohl darauf klebenbleibt.

Und ganz glücklich war ich, von einem Fabrikat zu hören, daß es in der Mitte seines Lenkrades einen Hupknopf hat.

Gelten lasse ich die von einigen genannten glatten Unterseiten der Armaturenbretter und das Nichtvorhandensein von Knöpfen. Da ist es glatt und nicht vorhanden, weil das Geld nicht dazu reichte; es sind die kleinsten Wagen. Gelten lasse ich den Handbremshebel am Boden, möglichst zwischen den Fahrersitzen. Denn dahin gerät man nicht mit dem Knie. Auch hier stand nicht der Arzt, sondern Sparsamkeit Pate.

Gelten lasse ich besonders steife Dachform, wie es sie nur noch bei *einem* Auto gibt und das leider entsprechend kleinere Fenster hat.

Gelten lasse ich Dachspiegel, die seitlich dem Kopf ausweichen können (oder sollen), aber das hat man wahrscheinlich auch erst hinterher entdeckt (oder gewünscht).

Wirklich gelten lasse ich in dem, was die Industrie mir schrieb, nur die Windschutzscheibe aus Verbundglas. Weil sie teuer ist, ist sie auch vorbedacht. — Ich nenne niemals Fabrikate und werde es deshalb auch hier nicht tun. Nur bei der weichen Windschutzscheibe, die mir so am Herzen liegt, weil so oft Köpfe an der Windschutzscheibe liegen, rollt mir das Herz über die Zunge: Verbundglasscheiben haben: BMW, Ford, Lloyd, Mercedes 220 und 300 sowie Porsche. An Sicherheit und Geld sparen: Borgward, DKW, Goliath, Mercedes 180, Fiat, Opel und Volkswagen!

Was ich vordem erwähnte und nicht gelten lasse, geschah nicht etwa, um mich über die Industrie lustig zu machen. Die Industrie hat es schwer genug: sie muß absetzen, um sich vergrößern zu können, und muß sich vergrößern, um genügend absetzen zu können. Sie setzt das ab, was der Kunde will. Und der Kunde denkt an Tempo, aber nicht an den Tod, obgleich der Tod im Kraftverkehr das größte Tempo hat.

Der Kunde will noch mehr PS, vielleicht bessere Bremsen, womöglich noch bessere Straßenlage. Er glaubt, in seinem Auto sein Leben in eigener Hand zu haben und denkt nicht an die Hand der anderen.

Und der Vertreter darf nicht daran denken! — Was würden Sie, lieber Leser, bei einem Fabrikat empfinden, dessen Vertreter sich nicht auf neue PS beruft, sondern auf ein Armaturenbrett aus Schaumgummi, auf eine nachgiebige Windschutzscheibe, auf Sturzhelmverdeck, darauf nämlich, wie zart das Auto im Falle einer Katastrophe mit Ihnen umgeht? Man kauft sein Auto nicht bei einem Leichenbitter, sondern bei selbstbewußten Herren mit rosigem Gesicht, in deren Augen und Prospekten es keinen Unfall gibt!

Was kein Kunde zahlt, kann man bei einem Auto auch nicht investieren. Man investiert für Chrom, PS, Aschenbecher, Ellenbogenstützen, elegante Linien. Man investiert nicht für Dinge, über die man nicht so gerne spricht. Man macht bei seiner Hochzeit ja auch nicht gleich sein Testament!

Ein Automobil ist niemals besser als der Kunde. Andernfalls nämlich würde es zuviel kosten. Und der Autokunde leidet unter der Vorstellung, sich in einem schützenden Gehäuse aus Stahl zu befinden.

Ich will hier nicht darüber reden, wie dick dieser Stahl ist, wieviel Zehntel Millimeter. Ich bin sogar recht froh, daß er nicht noch dicker ist, sondern nachgiebig, sich beim Zusammenprall erst zusammenknautscht, aus einem Teil seiner Wucht Verformungsarbeit macht und den Zusammenprall seiner Insassen mit Lenkrad, Dach, Armaturenbrett und Windschutzscheibe mildert.

Für einen in schneller Bewegung befindlichen Menschen ist es aber im übrigen völlig gleichgültig, ob er mit harten Gegenständen zusammenstößt, die fremde Sache sind, oder eigenes Gut. Das ist eine rechtliche Frage, aber keine gesundheitliche. Für den eigenen Körper ist nur von Bedeutung die Härte der Gegenstände und die eigene Geschwindigkeit, mit der man dagegen fliegt.

Und weil mit zunehmendem Automobil sich die Geschwindigkeit immer langsamer anfühlt, haben die meisten vergessen, daß ein Zusammenstoß bei 60 km/st einem Sturz aus dem 4. Stock gleich ist. Mit derselben Wucht, mit der man vom 4. Stock aus auf das Straßenpflaster knallt, knallt man beim frontalen Zusammenstoß oder der unerwarteten Baumbremse gegen die vorne befindliche Innenarchitektur des Automobils.

Der einzige Schutz, den das Auto seinem Herrn bietet, stammt nicht vom Architekten, sondern von den Konstrukteuren: die Summe aller Massen, vorwiegend derjenigen, die sich vor dem Fahrer befinden, in erster Linie der Motorblock. Darin steckt kinetische Energie, die sich beim Zusammenprall bemüht, das gegnerische Hindernis aus dem Weg zu räumen, oder es nicht in den eigenen Fahrgastraum eindringen zu lassen. Dies wird am deutlichsten gespürt beim Zusammenprall mit einem leichter-gewichtigen Fußgänger oder Radfahrer, beim Durchbrechen von Gartenzäunen, dünnen Mauern und beim Einfall in junge Wäldchen.

Aber überall da, wo der Gegner gleichschnell und gleichschwer ist oder als unverrückbarer Baum im Wege steht, als solide Hausmauer, gilt das Gesetz vom 4. Stockwerk.

Es beginnt schon da, wo der Fahrer erschreckt auf seine Bremsen steigt. Die hinten Sitzenden rutschen von ihren Sitzen nach vorn, der Beifahrer schlägt mit dem Kopf gegen die Windschutzscheibe.

Wie es zum Unfall kommt, weiß am besten die Polizei, sie weiß es im Handumdrehen, und darauf stützt sich die bundesamtliche Unfallstatistik. Was tatsächlich zum Unfall führte, ermitteln später die Gerichte, und diese Statistik findet man wiederum bei den Versicherungen. Und was beim Unfall aus den Leuten im Auto wird, das sehen hinterher nur die Ärzte, und eine bundesamtliche Statistik hierüber ist mir nicht bekannt. Amtlich wird nur vermerkt: tot, schwer verletzt oder leicht verletzt.

Daß die Schwere der Verletzung aber mit der Innenarchitektur des Automobils zu tun hat, geht selbst aus der polizeilichen Statistik hervor: da ist nämlich ein verdächtiger Unterschied zwischen Toten am Lenkrad und Toten auf dem Beifahrersitz.

Nun gebe ich gern zu, daß ein Mensch, der die Gefahr auf sich zukommen sieht, weniger exponiert ist als der Arglose neben ihm. So verschieden aber, wie die Lebenserwartungen des Mannes am Steuer und die des Beifahrers, ist der Unterschied hinwiederum nicht, denn fast ausnahmslos kündigt sich ein Unfall ein bis zwei Sekunden vorher an durch heftiges Bremsen, heftiges Lenken. Und eine Sekunde genügt für einen Beifahrer, in Abwehrstellung zu gehen, sofern er nicht gerade schläft.

Der Unterschied ist vielmehr der, daß der Fahrer gegen sein Lenkrad gedrückt wird, der Beifahrer in die Windschutzscheibe fliegt. Die Rückwärtssitzenden haben es noch besser, der eine fliegt dem Fahrer ins Genick, der andere dem Beifahrer.

Wie groß diese Unterschiede sind, ergibt sich aus der Versicherungsstatistik: von Hundert toten Autoinsassen bei vierplätzig belegten Wagen sterben 70% auf dem Beifahrersitz, 6% auf dem Fahrersitz und je 12% auf den hinteren Sitzen. Ich zitiere hier eine Versicherungsstatistik, weil die Versicherungen besser als die Polizei wissen, wer hinterher stirbt.

Ich will nicht nur vom Sterben reden, sondern auch vom Verletzen. Darüber gibt es keine offizielle Statistik. Man hört darüber gelegentlich in Chirurgenkreisen oder unter Freunden und Verwandten, die einen Unfall hinter sich hatten. Und daraus gewinnt man Hinweise, welche Gegenstände im eigenen Auto gefährlich sind, welche Knochen und Körperteile damit in Berührung kommen und daran aufreißen oder zerschellen.

Natürlich ist es in erster Linie der Kopf. Am Menschen hat er — wenigstens physisch gesehen — das größte spezifische Gewicht, ist ein Hohlkörper mit recht empfindlichem Inhalt, dessen Teilzerstörung allein schon genügt, den übrigen, unterwärtigen Menschen stillzusetzen.

Den Köpfen stehen zur Beschädigung folgende Innereien des Autos zur Verfügung: stählerne Spriegel oberhalb der inneren Dachverkleidung des sogenannten Himmels, Oberkante der Windschutzscheibe, Armaturenbrett und die Windschutzscheibe selbst! Von den Dachspriegeln habe ich nur selten Böses gehört; es waren ausgesprochene Ausnahmefälle. Es ist erfreulich, wenn sie bei einem deutschen Fabrikat durch Spanndrähte ersetzt sind, nicht, weil Spanndrähte schwächer wären, sondern weil Spanndrähte beim Zusammengeraten mit einem menschlichen, runden Kopf seitlich ausweichen können wie Violinsaiten. Beim sogenannten großen Unfall, beim Überschlagen des Wagens, bekommen die Köpfe der Insassen eine derartige Wucht, daß sie auch den sogenannten Himmel, die Deckenbespannung, durchbeulen und an das stählerne Dach geraten. Die Wucht des Kopfes gegen das Dach ist im allgemeinen aber nicht so groß; der Deckensprung tritt nur beim Überrollen auf, und in diesem Augenblick werden die Insassen quasi nur in ihrem Stahlgehäuse kräftig geschüttelt. Das Gesetz vom 4. Stockwerk geht beim Auto nämlich meist horizontal, führt nach vorn. Dort geraten die Köpfe in den Rückspiegel, der zwar schwer verletzen kann, weil er meist falsch ausgebildet ist, im allgemeinen aber noch das geringere Übel ist. Des weiteren geraten die Köpfe bei kleinen Wagen an den oberen Windschutzscheibenholm, bei besonders großen Wagen auf das Armaturenbrett. Meist aber gegen die Windschutzscheibe.

Die obere Begrenzung der Windschutzscheibe ist aus gewölbtem Stahlblech. Gewölbtes Stahlblech verleiht ganz besondere Solidität, der ein menschlicher Kopf nur selten gewachsen ist. Das Armaturenbrett ist vorwiegend auch aus gewölbtem Stahlblech, meist noch verziert durch verglaste Instrumente, kompaktes Radio und anmutig-modisch geformte Knöpfe. Die Windschutzscheibe besteht selbstredend aus Sicherheitsglas.

Was Sicherheitsglas ist, brauche ich hier wohl nicht zu erklären. Als Windschutzscheibe ist es Gesetz. Der Gesetzgeber wollte damit vermeiden, daß man sich Schnittwunden zuzieht. Das ist schön, aber keineswegs zu Ende gedacht! Die Windschutzscheibe nämlich ist beim Rencontre mit dem menschlichen Kopf die Mauer. Und wenn ein Kopf gegen etwas schlägt, dann hängt sein weiteres Bestehen davon ab, ob das andere weicher oder härter ist, als er selbst. Wenn es härter ist, dann kommt es nicht einmal darauf an, um wieviel es härter ist. Es zertrümmert so oder so den Kopf, gleich, ob aus Stahl, aus Zement, aus dickem Holz oder aus stahlhartem Glas.

Ein Mensch, der mit seinem Kopf gegen eine Windschutzscheibe fliegt, will gar nicht, daß sie stahlhart sei. Nachher ist es ihm lieber, einen heilen Kopf zu haben als eine heile Windschutzscheibe. Die, die allein von solchen Hartglasscheiben profitieren, sind deren Hersteller und die kaufmännischen Leiter der Automobilwerke. Nicht, weil eine solche Scheibe schon im Bezugspreis etwas billiger ist als eine weiche Sicherheitsglasscheibe, sondern weil sie so stahlhart ist, daß man sie auch in einen etwas ungenauen Windschutzscheibenrahmen hämmern kann. Mit der Hartglas-Windschutzscheibe spart man Montagekosten, also Geld auf Kosten anderer Köpfe.

Wenn ich einmal schlecht schlafe — und das kommt gottlob recht selten vor — dann versuche ich mich damit über die Nacht hinwegzutrösten, daß ich mir vorstelle, wie noch viel schlechter jene Leute schlafen müssen, die Windschutzscheiben aus Hartglas herstellen oder sie in Autos bauen. Bei Tageslicht besehen weiß ich zwar sehr wohl, daß auch diese Leute schlafen können. Geld ist kräftiger als Gewissen, das Geld, das man mit Hartglas-Windschutzscheiben verdient, ebenso, wie das Geld, das man mit ihnen spart.

Schnell noch tanken!

Ein Genrebild aus Österreich

Wir hatten einen guten Durchschnitt gefahren, als mir auffiel, daß die Benzinuhr nicht mehr vom Nullpunkt abweichen wollte. So schlängelten wir uns noch durch eine langwierige Ortschaft durch und stürzten an ihrem Ende auf zwei Tanksäulen los, die malerisch vor einem Gemischtwarengeschäft aufwuchsen. Daneben lag ein hübscher Misthaufen getürmt, und eine Schar Kinder räumte befremdet die Anfahrtsfläche. Leider zermalmte mein Vorderrad einen Holzwurstel. Wir zogen ihn beschämt hervor und suchten die kleine Mama zu trösten. Niemand störte uns dabei, ein Tankwart war weit und breit nicht auszunehmen. Ich trat in den Laden und kaufte ein süßes Pflaster. Die Mienen der Kinder strahlten, die Sonne strahlte, alles strahlte.

Das ging so lange fort, bis ich auf den Gedanken kam, man könne im Laden drinnen nach dem Tankwart fragen. Brummig sagte die Inhaberin: „Weiß nit, wo der wieder hin ist.“ Sie rief mehrmals einschneidend „Pepi“ in den Halbstock hinauf. „Wäre es wohl möglich, eine alte Ölkanne zu bekommen?“ fragte ich schüchtern, doch meinte die Dame, das glaube sie



„Sagen Sie mal, Sie sind wohl noch nicht lange hier?“

kaum. Man kann nicht sagen, daß sie ihre Abweisung in höfliches Bedauern kleidete.

Man hörte es jetzt im Hintergrund rumpeln, dann schälte sich ein Mann in Hosenträgern aus dem Dunkel und rief, er komme gleich. „Er kommt gleich“, sagte ich besänftigt zu Franz, der tief zusammengekuschelt im Wagen saß. Er schien sich als Kenner der Verhältnisse auf einen Nicker vorbereitet zu haben. Schon nahte aber der Benzinganymed, ein kräftiger Mann mit jovialen Umgangsformen. Hätte ich ihm zumuten können, unsere Schutzscheiben abzustauben? Nein, ich tat es lieber selber. Um so mehr, als er leise brummend wieder weggegangen war. Er hatte den Schlüssel zur Benzinpumpe vergessen. Oder verlegt? Auf jeden Fall, er kam so bald nicht wieder.

Dann aber wies er ihn beglückt vor: „unterm ‚Nachtkastl‘ sei er gelegen“, sagte er; wie er da wohl hinkomme. „Und da haben Sie ihn

Der günstigste Fall der Windschutzscheiben-Kopfkollision ist die Gehirnerschütterung und die Beule. Wo es so glimpflich abgeht, hätte eine weiche Sicherheitsglasscheibe nur unwichtige Schrammen im Gesicht verursacht. Die stärkere Gehirnerschütterung führt zu vorübergehenden oder dauernden Schädigungen. Der Schädelbruch ist hinreichend bekannt. Weniger bekannt ist der Billardeffekt:

Ein harter Schädel prallt gegen die Scheibe, bleibt in seiner Schale unversehrt, aber die hintere Gehirnmasse löst sich, Blutgefäße zerreißen, Liquor drückt sich in die weiche Hirnmasse, es kommt zu Stauungen und Lähmungen. Und nun hängt es nur davon ab, was gelähmt wird und wie lange. Schließlich gibt es noch den Genickbruch: der von der hartelastischen Windschutzscheibe zurückgeschlagene Schädel schlägt über die Sitzlehne zurück, und vielleicht wieder nach vorn. Es ist medizinisch ein dem Hängen ähnlicher Vorgang.

Nun meinen Sie, daß an zweiter Stelle Bauch und Rippen des Fahrers am Lenkrad gefährdet seien. Ich weiß es nicht. Vielleicht kommt es darauf an, ob man es quantitativ oder qualitativ beurteilt. Quantitativ mögen die Rippen des Fahrers eine wesentliche Rolle spielen. Unter den Chirurgen der Unfallkliniken werden sie selten erwähnt, weil sie qualitativ meist ohne Bedeutung sind. Gebrochene Rippen tun weh, aber daß sie in die Lunge spießen, ist recht selten. Gefährlicher ist das Brustbein, aber von ziemlicher Stabilität. Der Magen ist ein empfindliches Gebilde, das Übelkeit verursacht, aber nicht so schnell blutet, wie er weh tut. Je härter ein Lenkrad, um so mehr gefährdet es Magen und Rippen. Je elastischer ein Lenkrad, um so mehr gefährdet die Steuersäule mit dem Hupknopf das Brustbein. Infolgedessen muß ein Lenkrad seinem Material und seiner Form nach so ausgebildet sein, daß es gerade so hart ist, wie eine Durchschnittsrippe, nicht härter, aber keinesfalls auch weicher! Lenkräder haben darüber noch viel zu wenig nachgedacht; sie wollen nur schön sein. — Ich fand bisher nur ein richtiges Lenkrad, allerdings nicht von hier, es war als konischer Topf ausgebildet: der Hupknopf, also der Kopf der Lenksäule, saß vertieft unter dem Lenkkranz. Wenn nun dieser Lenkkranz noch etwas weicher wäre! — auch *das* Lenkrad hatte noch nicht zu Ende gedacht; es wollte nur schön sein.

Viel mehr reden die Unfallstationen von Kniescheiben und Kinnladen.

Kann ein Auto plötzlich nicht mehr weiter, weil es sich zum Beispiel gerade vor einem Baum zusammendrückt oder einem entgegenkommenden Auto auf gleicher Fahrbahn, dann fliegt nicht nur des Menschen Oberteil nach vorn, sondern auch sein Unterteil. Die Füße können nicht weiter, die Knie werden zum Scharnier, die Oberschenkel fahren nach vorn. Und das Vorderste der Oberschenkel sind wiederum die Knie! Bei einem billigen Auto ohne Zubehör geraten sie unter glattes, wenn auch geprägtes Blech. Sie geraten in die Enge, in Verdruck, es kommt zu Quetschungen oder Zerrungen der Meniskusbänder, zu blauen Flecken. Bei besser bestallten Wagen schießt das Knie mit der ganzen Wucht des Unterleibes auf Knöpfe und Zubehör. Und so billig Knöpfe auch sind und so schlecht das Zubehör auch immer sein mag: in solchen Augenblicken ist es stets stärker als ein menschliches Knie. Besonders widerstandsfähig sind nachträglich eingebaute Lenksäulenschlösser, deren eingesteckte Schlüssel geduldig wartende Kniescheibenmeißel sind.

So, wie Windschutzscheibe, Armaturenbrett, Zubehör und Knöpfe auf die Köpfe und die Knie des Menschen lauern, die vornsitzend fahren, haben es die Rückenlehnen auf Gebiß und Kiefer der Hintensitzenden abgesehen. — Auch die Hinteren werden nach vorn geschleudert. Als Kinder stoßen sie mit dem Nasenbein auf die harten Sitzlehnen, als Erwachsene mit Zähnen oder Kinn. Ein Pariser Chirurg hat schon vor zwei Jahren energisch verlangt, daß bei zweitürigen Automobilen die umklappbaren Lehnen der Vordersitze keine Stangengriffe aufweisen. Nun ist ein solcher verchromter Stangengriff keineswegs doppelt so hart wie die obere hintere Kante eines Vordersitzes ohne Stange. Aber diese Stangenrohre liegen höher. Ohne Stangengriffe hätten die Gebisse der Leute aus dem Wagenfond noch die Chance, nicht auf die Rückenlehnen ihrer Vordermänner aufzuprallen, sondern auf deren fleischverkleideten Rücken, im Winter sogar mit Mantelpolsterung.

Menschen, die hinten im Wagen sitzen, vergrößern im Falle des Zusammenstoßes noch die Wucht der Vordermänner. Bei umklappbaren Rükkenlehnen fallen sie den Vorderen in den Rücken, schieben kräftig nach, ohne es zu wollen, und belasten ihres Fahrers Brustkorb an seinem Lenkrad und den Schädel des Menschen neben ihm an der Windschutzscheibe mit ungefähr verdoppelter Wucht.

Man kann dem Unfall aus dem Wege gehen mit einem Auto guter Straßenlage, präziser Lenkung, weichen, aber festen Bremsen, man kann selber sauber fahren, man kann sich vor sich selber schützen, nicht immer aber vor den anderen. Zwischen Unfall und Krankenhaus liegen jene harten Sachen, auf die wir mit unserem Körper prallen.

Nun warte ich noch immer auf das Autofabrikat, das dreihundert Mark zu teuer ist oder fünfhundert, für dieses Geld aber ein neues Verkaufsargument schafft: das Argument der inneren Sicherheit.

Ein Fabrikat, dessen Prospekt weniger den verzierten Auspuff abbildet, weniger die ahnungslos-freudigen Familien, die in das farbige Blech klettern, ganz selig, ein derartiges Auto fahren zu dürfen, in dessen Werbetexten weniger von alldem steht, was so selbstverständlich ist, daß es auch die Konkurrenz hat, von Blinkern, Winkern, Aschenbechern, Vierradbremse und Vergaser, den sparsamen Zollreifen und imposant verchromten Stoßstangen, ich warte — vergebens — auf das Fabrikat mit dem lebensverlängernden Argument:

Innere Sicherheit!

Nur halb elastisches Lenkrad!

Oberkante der Windschutzscheibe mit Polsterwulst.

Keine Knöpfe und hervorstehende Teile in Richtung der Knie.

Schwammgummigepolstertes Armaturenbrett mit tief eingelassenen Instrumenten.

Keine unnachgiebigen Verdeckspriegel zwischen Verdeckbespannung und Stahldach (vielleicht sogar: die Deckenbespannung ist durch Aufspritzen einer Kontraktorflüssigkeit vorgespannt und wirkt als Sturzhelm).

Umklappbare Rücklehnen der vorderen Sitze durch einfaches Langloch im Scharnier verriegelt; Umklappen nur nach leichtem Anheben.

Windschutzscheiben aus weichem, nachgiebigem Sicherheitsglas (Verbundglas).

Wenn es diesen Prospekt einmal gibt, dann lachen die anderen Fabrikate Hohn, und die anderen Vertreter argumentieren: wie unsicher muß dieses Auto sein, wenn es das alles nötig hat!

Aber die Käufer werden nachdenklich, auch dann, wenn dieser Prospekt übertreibt, das Auto gar nicht so sicher ist, wie auf dem Papier. Es genügt, wenn dieses Argument einmal geschaffen ist, und die Käufer nach innerer Sicherheit verlangen.

Dann machen es vielleicht die anderen Fabrikate nach, bieten sich Konkurrenz in Schwammgummi, Verbundglas, vertieften Knöpfen, Sicherheit des Fahrgastraums, und dann werden die Autos auch innen menschenfreundlich.

Wann die erste Firma damit anfängt, kann ich Ihnen heute schon ziemlich genau sagen: *Nie!*

Denn Autos bauen heißt nicht Tote sparen, sondern Geld. Und Humor heißt: trotzdem fahren. *Alexander Spoerl*

---

so schnell gefunden?" sagte ich zuvorkommend. Er sah mich von der Seite an und schwieg.

Während ich nun also auch die hinteren Scheiben reinigte, hörte ich den Mann sonderbare Laute in den Wagen hineinmurmeln: „So, brav", sagte er gegen Franz hin, „bist brav gewesen, hast mitfahren dürfen. Brav, brav." Franz richtete sich aus seiner zusammengesunkenen Haltung etwas auf, denn für einen Dorftrottel gehalten zu werden, der zum Lohn für sein Bravsein hatte mitfahren dürfen, das schien ihm denn doch ein wenig zu weit zu gehen. „Brav, Putzi", sagte der Tankwärter inzwischen nochmals, statt lieber den Pumpenschwengel zu betätigen, und jetzt wurde Franz die Geschichte erst klar: — der hinten im Fond blinzelnde Foxterrier war gemeint. Ich gratulierte Franz für alle Fälle, doch belehrte mich sein funkelnder Blick, daß ich den Bogen nicht noch straffer anspannen durfte. Das behäbige Hin und Her des Pumpengriffes machte uns wiederum friedfertig.

Leider wurde der emsige Pumper durch das Dazwischentreten der Ladeninhaberin gestört. „Eine Ölkanne möcht' der Herr haben", sagte sie, worauf der Mann das Pumpen überrascht einstellte und sich in das Magazin zurückzog. Die Frau fragte inzwischen, ob wir auch mit schlechtem Wetter rechneten, und war richtig leutselig: ganz anders als vorhin.

Ich hatte sie sichtlich falsch eingeschätzt. Man kann die Erfahrung oft machen: im ersten Augenblick erscheinen die Menschen ungefällig, man hält sie gleich für böse oder menschenfeindlich. Das ist ein Irrtum, sie sind bloß ein wenig ungehobelt, naturhaft ungefüg. Man muß die oberste Schicht wegdenken, schon kommt das Liebenswerte heraus.

Zu solchen und noch viel mehr Überlegungen hatte ich in der Folge Zeit, denn der Mann kam einfach nicht mehr wieder. Die Uhr im Wagen tickte immer lauter, Franz setzte sich schon wieder behaglich zurück, der Terrier schnarchte längst hingegossen. Aber sie sollten gewaltig aufgestört werden. Denn es begann die Mittagsglocke zu läuten, und die Ladeninhaberin polterte heraus, um den Pumpenschlüssel zu holen. Da niemand da war, begann sie wie eine Alarmsirene nach dem Pepi zu rufen, der nun mit zerzaustem Haar und mit einer ganzen Kolonie von Blechkannen angestapft kam, auch er ein Bild größter Bereitwilligkeit. Wir zogen alle unsere Vorurteile auf kürzestem Weg zurück und beschlossen, das Öl später selbst umzufüllen, das wir in einem tropfenden Karton aufbewahrt hatten. Denn hätten wir den Mann dazu herangezogen, es wäre nicht nur ihm die Suppe kalt geworden, sondern auch uns und unsern Freunden. Rieb er sich doch schon die Hände in der Schürze ab, um langhin nach dem Trichter zu suchen!

Wir dankten, bezahlten, was wir getankt hatten, und rasten davon. Franz, der brave, nahm bei sausender Fahrt die Öltransaktion vor, während ich verbissen auf den Gashebel drückte, so daß meine Wadenmuskeln beängstigend anschwollen. Wie wenig wir aber die verlorene — oder gewonnene? — Zeit aufholen konnten, das zeigte uns der befremdete Empfang durch unsere Gastgeber. „Ich kann euch nicht verstehen", sagte Franz darauf, „wir sind doch nicht zu Fuß gekommen. Da wäre ein Vorwurf berechtigt. Aber wenn man mit dem Wagen fährt und schnell noch tanken muß . . .?"

Erik Graf Wickenburg

Sie wollen nach Spanien?



FOTO: BOGER

SPANIEN ALS LAND
gleicht vielmehr einer Insel denn einer Halbinsel; denn durch die Pyrenäen-Enge ist es so vom übrigen Europa abgeschnitten, daß sich hier ein vollkommenes Eigenleben entwickelt hat, und der Übergang von Frankreich her auch eine völlige Veränderung des Landschaftsbildes zeigt.

AN PAPIEREN
braucht man für Spanien: Paß, Visum, Carnet de Passage, internationalen Führerschein, internationale Kraftfahrzeugzulassung (letztere beim Polizeipräsidium bzw. Landratsamt beantragen), D-Schild, grüne Versicherungskarte.

DEVISEN
bekommt man auch; 300 D-Mark und 1500 DM in Devisen. 1 Peseta = 100 Centimos. 100 Peseten = etwa 10,80 DM; 1 DM = etwa 9,26 Peseten.

DER ZOLL
(Aduana) ist wie in Frankreich; eingebaute Radios müssen im Carnet eingetragen sein. Mitgeführte Ersatzteile listenmäßig in mehrfacher Ausführung erfassen, ausgewechselte Teile nicht wegwerfen!

DIE VERKEHRSZEICHEN
entsprechen den deutschen. Teilweise begegnet man noch älteren Ausführungen, die weiße Zeichen auf blauem Grunde haben. Ein auf der Spitze stehendes Dreieck mit „Ceda el Paso" heißt „Straße freigeben".

DIE VERKEHRSVORSCHRIFTEN
sind die gleichen wie bei uns; wo Hupverbot besteht, gibt man Lichtsignale. Keine Geschwindigkeitsbegrenzung. In Ortschaften empfiehlt es sich, langsam zu fahren.

VIELE WEGE
führen nach Spanien; bis Sie an der Grenze sind, brauchen Sie zwei Tage. Die schönste Strecke ist: Straßburg – Besançon – Lyon – Clermont-Ferrand – Périgueux – Bayonne. Zweiter Vorschlag: Straßburg – Lyon – Avignon – Narbonne – Carcassonne – Andorra. Den Rückweg wird man zweckmäßigerweise über Tours – Orleans – Paris wählen.

DIE ENTFERNUNGEN
betragen von Frankfurt bis Irun über das Zentralmassiv 1434 km; über Narbonne bis zur Grenze von Andorra 1340 km, der Rückweg über Paris von Irun aus 1330 km. Jetzt sind es bis Madrid noch 589 km, von da bis Cadiz weitere 685 km, und zurück über Barcelona bis zur Grenze nochmal 1583 km. Das sind total mit nur einer großen Schleife durch Spanien 5387 km. Also müssen Sie schon mit rund 6000 Kilometern und mit 3–4 Wochen rechnen.

DAS LANDSCHAFTSBILD
Spaniens ist mannigfaltig; betrachten Sie die Bühnenbilder zu „Carmen" und „Tiefland", so entspricht das ungefähr der Wirklichkeit; nur daß dazu noch steppenartige Gebiete und das Meer kommen.

DAS KLIMA
ist stark wechselnd. Vom Hochgebirge, das noch ein ganzes Stück über Zugspitzhöhe hinausgeht, bis zum sonnendurchglasteten Palmenstrand, vom regenschweren Atlantikwetterwinkel bis zur unbewohnten Sumpfebene ist alles vorhanden.

DIE SCHÖNSTE JAHRESZEIT
für die iberische Halbinsel sind Frühjahr und Herbst – es sei denn, man will in die Hochgebirge zum Wintersport. Februar/März und September/Oktober gelten als die geeignetsten Monate.

DIE SPRACHE
ist in dem Augenblick kein Problem mehr, wenn man französisch oder italienisch spricht; in den Städten nützen englische Kenntnisse. Die Mitnahme eines zweisprachigen Wörterbuches empfiehlt sich auf jeden Fall; lateinische Kenntnisse sind vorteilhaft.

BENZIN UND ÖL
gibt es in jeder größeren Ortschaft; da diese aber oft weit auseinanderliegen, bei jeder Gelegenheit nachtanken. Reservekanister ist zweckmäßig. Es gibt Normalbenzin und „Plombo", das zwar besser ist, aber an die deutschen Qualitäten nicht heranreicht. 1 Liter Plombo = 5,50 Peseten = 58 Pfennig.

DIE SCHÖNSTEN TOUREN
verteilen sich über das ganze Land; Granada, Sevilla und Ronda gehören wohl zu den Orten, wo jeder hinfährt. Madrid und San Sebastian folgen an zweiter Stelle. Und dann die „Costa Brava", die wilde Steilküste am Nordostzipfel Spaniens zwischen Blanes und Port Bou. (Hier aber nicht über Collioure nach Frankreich weiterfahren! Das ist nur was für Könner!)

DIE ÜBERNACHTUNGSMÖGLICHKEITEN
In Großstädten wohnt man gut in Hotels 2. Ranges, in kleineren Orten wählt man ein solches erster Güte. Hochliegende Zimmer haben Vorteile. Übernachtungen mit allem Drum und Dran sind etwa gleich teuer wie bei uns; nicht durch niedrige Preise täuschen lassen! Immer erst fragen, was alles zusammen mit Bedienungsgeldern kostet! In den großen Fremdenorten übernachtet man besser nicht, sondern im nächsten Ort.

ALBERGUES UND PARADORES
sind wortwörtlich Herbergen und Gasthöfe, ihrem Charakter nach Raststätten oder Rasthäuser, aber modern ausgebaut. Das sind staatliche Einrichtungen, man bezahlt hier etwa soviel wie in einem Hotel erster Klasse und ist gut aufgehoben. Besonderer Vorzug der Paradores: oft sind es umgebaute Klöster und Schlösser.

DIE FONDAS
sind Gasthäuser im alten Sinne; hier herrscht eine intimere Atmosphäre, und das Essen ist echt spanisch. Die Fondas können nur empfohlen werden.

DAS ESSEN
ist in Spanien ein Problem; um 15 Uhr ist Mittagszeit, und um 21 Uhr wird das Nachtmahl gereicht. Das normale „Menu" besteht aus drei Gängen, die kaum zu schaffen sind. Die Hauptmahlzeit verlege man auf den Abend, mittags esse man in einer „Bar", wo man warme und kalte Speisen zu billigen Preisen bekommt. In Restaurants wird einem vom Kellner der Platz angewiesen. Ein gutes Essen kostet 3–5 D-Mark.

ALS GETRÄNKE
kommen hier Rotwein vom Faß (corriente) oder „de Pais" (einheimischer) in Frage. Eine kleine Tasse schwarzer Kaffee kostet etwa 25 Pfennig, ein Cognac dazu ebensoviel. Kaffee wird nach italienischer Art schwarz gebrannt zubereitet.

DAS FRÜHSTÜCK
ist in den Hotels nicht obligatorisch. In Spanien frühstückt man in einer Kaffee-Bar, wo ganz Spanien seine erste Mahlzeit einnimmt. Hier kommt man außerdem billiger als im Hotel weg. In Spanien frühstückt man aber erst gegen 9 Uhr.

TRINKGELDER
Privaten Personen gibt man besser nichts; in Gaststätten 15%, desgleichen im Hotel; Boy, Zimmermädchen und Portier 5–10 Peseten. Parkwächter, Toilette, Kinoplatzanweiserin je eine Pesete, in Werkstätten je nach Arbeit 5–25 Peseten, für Sonderleistungen an Tankstellen 1–2,50 Peseten. Fremdenführer 25–50 Peseten.

TABAKWAREN
sind billig; Zigaretten der Marke „Bubi" und „Bisonte" kosten je 20 Stück etwa 50 Pfennig und stellen geschmacklich eine Mischung von Orienttabaken und Virginiatyp dar. Die schwarzen spanischen Zigaretten liegen nicht unserer Geschmacksrichtung.

CAMPING
In Küstennähe überall gute Campingplätze, im Innern des Landes vereinzelter. Zumindest aber ist der nächste Campingplatz bequem an einem Tage zu erreichen.

DIE LEBENSMITTELPREISE
1 Liter Milch = 4 pes., 1 kg Brot = 6–8 pes., 1 kg Reis = 10 pes., 1 kg Nudeln = 10–20 pes., 1 Liter Öl = 16 pes., 1 kg Fisch = 8–25 pes., 1 kg Fleisch = 35–60 pes., 1 kg Butter = 60 pes.

DIE STRASSEN
sind im allgemeinen gut; es wird überall gebaut, und die Beschilderung ist ausreichend. Da aber 75 Prozent des Landes gebirgig ist, kann man keine hohen Schnitte erreichen. Vorsicht nach Wind: da sind die Straßen oft mit einer Staubschicht bedeckt, die, wenn es regnet, zu einer grandiosen Schmiere wird. Ebenfalls Achtung abends an Kreuzungen mit Feldwegen: hier biegt oft was überraschend ein.

DEN HUND
läßt man lieber zu Hause; er benötigt zur Einreise nach Spanien ein Attest einer spanischen Sanitätsbehörde, und 6000 km sind zu viel für einen Vierbeiner.

WENIG BESUCHT
sind die Küstenorte im Nordwestzipfel Spaniens; hier sollten Sie mal die Küstenstraße von Barreiros nach El Ferrol fahren und westwärts von Santiago in die Nester am Atlant. Und die Sumpflandschaft an der Guadelquivir-Mündung ist ganz einsam.

WICHTIG IST
daß Sie für den Wagen die wichtigsten Ersatzteile, eine Luftpumpe, Montiereisen, Flickzeug und einen Ersatzschlauch mitnehmen. Am Zoll gibt das keine Schwierigkeiten. Und daß Sie vor dieser Fahrt neue Reifen und Schläuche auflegen, ist wohl selbstverständlich.

REPARATURMÖGLICHKEITEN
gibt es in jeder größeren Stadt, z. T. auch mit deutschen Firmenvertretungen. In den Werkstätten arbeitet man gut, die Preise sind nicht hoch, aber nicht jeder kleine Ort hat eine Reifenreparaturwerkstätte. Spanische Monteure haben großes Geschick, bekannte Wagenmarken auf „Plombo" umzustellen. Dazu geht man aber nur in eine große Werkstatt.

DER VERKEHR
auf spanischen Straßen ist gering. Lastwagen sieht man kaum. Esel und Maultiere vor hohen Karren stehen hinter Kehren aber oft mitten im Weg. Richten Sie bitte darauf Ihre Kurvenfahrerei ein!

ANDORRA
lohnt sich auf jeden Fall. Dazu müssen Sie spanische und französische Papiere haben, die Sie ja sowieso besitzen. Vergleiche hierzu AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 3/52.

GIBRALTAR
ist eine Stadt wie jede andere Spaniens, nur daß hier die Engländer das Bild beherrschen. Genehmigung zur Einfahrt erhält man in La Linea. Das Interessanteste sind die Affen auf dem Felsen von Gibraltar, die die einzigen Europas sind.

EIGENTÜMLICHKEITEN
Spaniens sind die häufigen Stromsperren – wo dann kein Lift geht, die Vulkanisieranstalten nicht arbeiten können, und der Rasierapparat nicht funktioniert – und daß in den Hotels die Schuhe grundsätzlich nicht geputzt werden.

DAS VERHÄLTNIS ZU DEUTSCHEN
ist überaus erfreulich; wird man als Deutscher erkannt, so wird man überall gut aufgenommen. Bitte tragen Sie durch Ihr Auftreten dazu bei, daß das so bleibt!

GARAGEN
liegen oft von den Hotels weit entfernt. In Großstädten sollte man es sich zur Regel machen, trotzdem den Wagen in einer Garage abzustellen. Garagen sind kenntlich durch blauweiße oder rotweiße Bemalung. Die Gebühren sind etwa die gleichen wie bei uns.

DIE ZEITEINTEILUNG
ist in Spanien anders als in Deutschland: vor 9 Uhr morgens fängt niemand zu arbeiten an, und von 12 bis 15 Uhr ist alles dicht. Die Abendvorstellung der Kinos beginnt erst 10.30 Uhr und dauert bis gegen 1 Uhr.

MITNEHMEN
sollte man vor allem Nylonwäsche, die jedes Hotel während der Nacht billig wäscht, und vor allem leichtes Schuhwerk. Shorts sind in Spanien wie zweiteilige Badeanzüge unmöglich. Und auch bei 30 Grad im Schatten trägt man eine leichte Jacke.

STIERKÄMPFE
kann man in Barcelona, Granada, Madrid, Murcia, Pamplona, Ronda, Sevilla und Valencia sehen; die „Saison" ist der Hochsommer. Karten besorgt der Portier, aber man bitte ihn darum, einen der hochgelegenen Schattenplätze zu bekommen.

ALS MITBRINGSEL
eignen sich vor allem Eisenarbeiten und alte Keramik; auch Stroh- und Lederarbeiten, Silberfiligran und Einlegearbeiten sind relativ billig. Der spanische Zoll kümmert sich so wenig wie der französische darum; der deutsche Zoll verlangt 20% des ungefähren Pauschalpreises. Jerez-Cognac ist ausgezeichnet; aber den nimmt man lieber nicht mit, da der Zoll zum Einkaufspreis in keinem Verhältnis steht.

KLEINE TIPS:
Das Wichtigste, was Sie mitnehmen müssen, ist ein Mückenstift. Bei Besichtigungen sollte man sich nicht zu viel vornehmen; in vielen Fällen macht sich ein Fremdenführer bezahlt. Ein Brief von Deutschland nach Spanien braucht 4–6 Tage, Schalter für postlagernde Sendungen („Lista de Correros") ist von 9–12 und von 4–6 Uhr geöffnet. Den halbwüchsigen Jungen, die sich in den Fremdenverkehrsorten überall anpreisen, folge man lieber nicht.

Ulrich Sempert



Dieser „Petroleum-Expreß" stammt von Viberti. Der dreiachsige Zugwagen hat Allrad-Antrieb durch einen V 8-Dieselmotor von 180 PS. Der Tank des Anhängers faßt 38 000 Liter. Acht Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge. Höchstgeschwindigkeit ca. 70 km/st.



Der „Bimotore" von Viberti als Feuerwehrfahrzeug. Hinter der Frontlenker-Kabine sind in Längsrichtung parallel nebeneinander zwei Fiat-Sechszylinder-Dieselmotoren von je 140 PS eingebaut, sie treiben über Sperrdifferentiale und ein Getriebe mit 8 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgängen alle drei Achsen an. Geschwindigkeit bis 100 km/st!

ITALIENISCHE NUTZFAHRZEUGE



Die Stadtomnibusse von Alfa Romeo haben nach amerikanischem Vorbild eine weit vorgebaute Windschutzscheibe und ein in Wagenmitte angeordnetes Lenkrad.



Ein NSU-Max-Motor im italienischen Ferrando-Leichtlastwagen. Der Wagen trägt eine Nutzlast von 500 kg, läuft bis 70 km/st und verbraucht etwa 4 l/100 km.



Beim „Esatau" von Lancia ist der 132 PS Sechszylinder-Dieselmotor mit liegenden Zylindern weit vor der Vorderachse angeordnet.

FOTOS: DR. WOLTERECK

Dieser Stadtomnibus von OM, „il leoncino" genannt, hat Frontantrieb durch einen Vierzylinder-Dieselmotor von 54 PS. Der Frontantrieb ermöglicht es, den Rahmen so weit herunterzuziehen, daß der Wagenfußboden nur 35 cm über der Fahrbahn liegt.



Fiat zeigte beim diesjährigen Turiner Autosalon als Neuheit einen mächtigen allradangetriebenen Dreiachser mit 180 PS Sechszylinder-Dieselmotor. Der Wagen hat eine Rahmentragfähigkeit von 13,5 Tonnen, überwindet mit voller Zuladung Steigungen bis 40% und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/st.



Meyra 200 – aus Kunstharz

Mit der Herstellung von Krankenfahrzeugen aller Art beschäftigt sich die Firma Wilhelm Meyer in Vlotho an der Weser. In diesem Rahmen baute sie schon seit Jahren in kleinen Stückzahlen autoähnliche Kleinfahrzeuge, die speziell für die Bedürfnisse Körperbeschädigter eingerichtet waren. Das ist auch bei der jüngsten Entwicklung dieser Firma, dem Typ Meyra 200, der Fall. Er ist in verschiedener Beziehung so eigenwillig, daß er über den Kreis seiner unmittelbaren Interessenten hinaus Beachtung verdient.

Der Meyra 200 ist eine dreirädrige Limousine mit Heckmotor, die zwei Erwachsenen und auf dem Rücksitz zwei Kindern Platz bietet. Seine recht ansehnliche und zudem geräumige Karosserie besteht aus Kunstharz, sie wird aus mit Polyester-Harzen getränkten Glasfiber- und Perlongeweben hergestellt. Da Bau und Lieferung des Fahrzeugs, wenn auch nur in kleinen Stückzahlen, bereits angelaufen sind, handelt es sich hier tatsächlich um das erste serienmäßige deutsche Rollermobil mit Plastikkarosserie.

Als Tür ist der Bug des Fahrzeugs ausgebildet, sie umfaßt allerdings im Gegensatz zu Isetta, Heinkel und Dornier-Delta nicht die ganze Wagenbreite, sondern nur deren rechte Hälfte. Dabei hat der rechte Sitz eine Rollenführung, die es ermöglicht, den Sitz ganz nach vorn zu ziehen. Man kann sich solcherart von der Straße aus darauf setzen, ohne den Fahrzeugboden zu besteigen, was beispielsweise Amputierten oder Gelähmten den Einstieg außerordentlich erleichtert. Der Sitz wird dann in seine Normalstellung zurückgerollt. Der Meyra 200 kostet DM 3300.—, wobei seine Bedienungseinrichtung je nach Art des Leidens individuell und ohne Aufpreis gefertigt wird.

Das Hinterrad wird von einem 200 ccm-Ilo-Motor über Dreiganggetriebe und Rollenkette angetrieben. Die Räder sind am Stahlrohrrahmen einzeln an Federbeinen und hydraulischen Stoßdämpfern aufgehängt. Zahnsegment-Einzelradlenkung und hydraulische Bremsen sind weitere Merkmale. Der Radstand beträgt 2140 mm, die Spurweite der Vorderräder 1420 mm, die Reifengröße 3,50—12 oder gegen Aufpreis 4,00—12. Mit 3450 mm ist der Apparat gleich lang wie ein Lloyd, breit ist er 1600 und hoch 1460 mm. Sein Gewicht wird mit 380 kg angegeben, seine Höchstgeschwindigkeit mit 70 km/st und sein Verbrauch mit 4,5 Liter/100 km. Zur Normalausstattung gehören Schiebefenster, Tachometer, Rückspiegel, Innenleuchte und Werkzeug. Heizung, Zeituhr und Reserverad bedingen dagegen einen Aufpreis. Derzeit werden fast alle Fahrzeuge dieses Typs für Nur-Handbedienung eingerichtet.





Es scheint mit dem Meyra 200 gut gelungen zu sein, ein Rollermobil zu schaffen, das den besonderen Bedürfnissen der Körperbeschädigten Rechnung trägt und diesen den Betrieb eines autoähnlichen Kleinfahrzeugs ermöglicht, soweit sie sich keinen richtigen, für ihre Zwecke speziell eingerichteten Wagen leisten können. W. O.

Lieber kein alter 700 ccm-VW!

Was doch die Leute mit dem Volkswagen alles anstellen! Die bauen Porsche-Motoren, wer weiß wieviel Vergaser und sogar Kompressoren ein, auf daß das treue Tier noch lustiger werde. Wem es Spaß macht, der soll es tun, auch wenn der liebe Gott in Wolfsburg manchmal sehr wohl weiß, warum er grollt.

Seit etlichen Monaten nun gibt es wiederum ganz andere Leute, die wollen einen — meist schon ziemlich alten — VW nicht etwa schneller, sondern betriebsbilliger machen. Ein zweifellos nicht nur fachlich, sondern offenbar auch geschäftlich recht tüchtiger Mann im Weserland nimmt sich derer an und verkauft ihnen einen sogenannten Umbau-Reduziersatz, bei dem im wesentlichen einfach die Zylinder ausgebüchst und kleinere Kolben dazugegeben werden. Der Hub mit 64 mm bleibt bestehen, die Bohrung beträgt dann 59 mm statt 77 bei den neuen und 75 mm bei den älteren Volkswagen. Daraus ergibt sich dann ein Hubraum von 699,54 ccm und bei einer Verdichtung von 1:7 eine Leistung von 17 bis 18 PS bei 4000 U/min. Als maximales Drehmoment stehen nach dieser Manipulation noch 3,8 mkg bei 2000 U/min zur Verfügung, es wird also kaltlächelnd um die Hälfte heruntergesetzt.

Selbstverständlich kann ein derartiger Umbau rein technisch einwandfrei durchgeführt werden. Aber die Fahrleistungen eines dergestalt flügellahm gemachten VW können naturgemäß nicht anders sein als geradezu bejammernswert. Daran ändert auch die andere Antriebsuntersetzung ziemlich wenig. Gewiß mag die Höchstgeschwindigkeit von etwa 90 km/st vielen Fahrern hoch genug erscheinen, Beschleunigung und Bergfähigkeit jedoch erleiden Einbußen, die sich kaum rechtfertigen lassen, schon gar nicht angesichts der heutigen Verkehrsverhältnises. Bei allem Verständnis für wirtschaftlich schlechter gestellte VW-Besitzer scheint uns im übrigen der finanzielle Aufwand sowie der Leistungsverlust in keinem Verhältnis zu den möglichen, verhältnismäßig geringen Einsparungen zu stehen.

Der Umbausatz kostet 350 DM, die Montage mindestens 50 DM. Die jährliche Steuerersparnis beträgt DM 72,—, an Versicherung spart man im Jahr DM 40,—, so daß sich die Geschichte erst in knapp 4 Jahren amortisiert. Nun wird freilich der Verbrauch ebenfalls herabgesetzt, nämlich auf etwa 6 Liter/100 km. Aber auch dies halten wir für keine echte Einsparung, denn es steht dem eine wahrscheinlich größere Reparaturanfälligkeit und eine sicherlich verkürzte Lebensdauer (4000 U/min!) des Motors gegenüber, außerdem ein niedrigerer Wiederverkaufswert des Wagens.

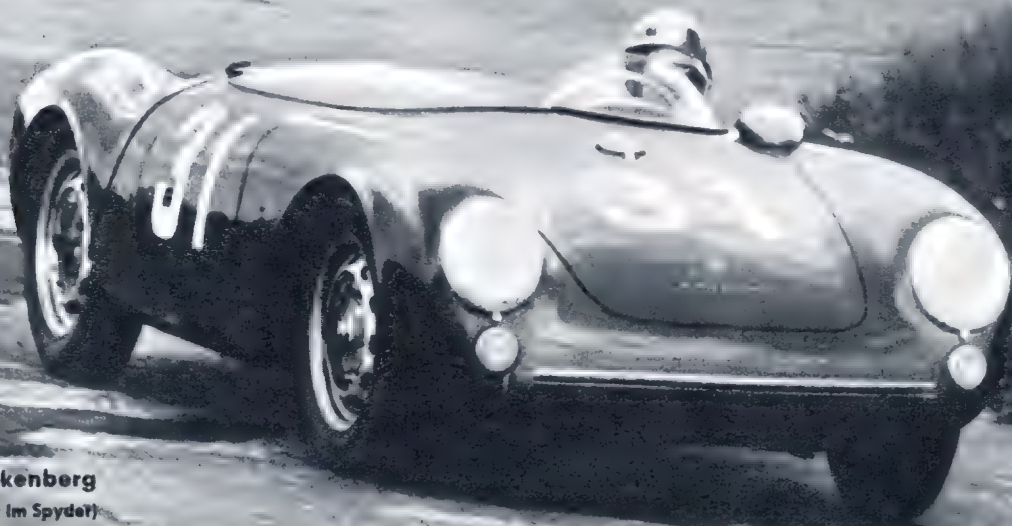
Wer den Umbau dennoch vornehmen lassen will, der wende sich bitte direkt an Heinz Pollmann, HEPU-Fahrzeug- und Motorenbau, Uffeln-Vlotho/Weser. Es ist schon so: Was Herr Mayr mit seinem „erstaunlichen Kapitän" (siehe Heft 23/54) noch fertigbringt, gelingt ihm beim Olympia schon nicht mehr recht, und beim VW ist ein ähnliches Unterfangen ein ziemlich hoffnungsloser Fall. W. O.



„Du brauchst gar keinen Psychiater. Du brauchst lediglich einen größeren Wagen. Das ist alles."
(Aus THE NEW YORKER)

EIFELRENNEN

— kritisch betrachtet



Von
Richard v. Frankenberg
(hier im Spyder)

Wieviele Zuschauer das Eifelrennen dieses Jahr dem ADAC gebracht hat, läßt sich genau erst nach einigen Wochen feststellen, denn die braven Eifelbauern, die sich da oben als Kassierer einen Nebenverdienst schaffen, pflegen zwar auf Heller und Pfennig abzurechnen, aber meistens erst ein oder zwei Sonntage später, wenn sie wieder Zeit haben, ihren Hof für einige Stunden zu verlassen — gleichwohl kann man aufgrund von Schätzungen sagen, daß der Besuch ein ordentlicher, aber keineswegs überwältigender war (es dürfte die 100 000er Grenze nicht erreicht worden sein). Am Rennsonntag selbst herrschte zwar, bei teils recht kräftigen Winden, ein durchweg freundliches, nicht warmes, aber sonniges Wetter, doch war der Samstag total verregnet, und bekanntlich beschließt man am Samstag, ob am nächsten Morgen zum Rennen gegangen wird oder nicht.

Man beschließt es ferner aufgrund der Fahrer-Besetzung, die man aus den Vorberichten erfährt. Wie es Tradition ist, laufen beim Eifelrennen sowohl Motorräder als auch Wagen. Bei den Motorrädern ergab die Nennliste eine bei weitem nicht so internationale Besetzung wie z. B. in Hockenheim, dafür hatte man aber bei den Wagen drei Mercedes 300 SLR-Sportwagen mit Fangio, Moss und Kling als Attraktion auf den Ring gebracht, die in der Klasse „Serien und Rennsportwagen über 1500 ccm" gegen — ja gegen wen eigentlich fuhren? An Marken und Fahrern, denen man eine gewisse Chance gegen die Mercedes-Equipe einräumen mußte, gab es nur Dr. Farina auf Ferrari, doch bereits nach zwei Runden des Rennens war es klar, daß a) dieser Ferrari nicht so ging, wie man das erwartete, b) Dr. Farina den Wagen auch offenbar lustlos fuhr, sei es, weil er sich hinter den drei Mercedes-Wagen ohnehin keine Chance ausrechnete, sei es, daß er sich über seinen Wagen ärgerte. Die gesamte übrige italienische Streitmacht befand sich, wie zu erwarten war, beim 1000 km Rennen in Monza (Gran Premio Supercortemaggiore). Nebenbei, ein Werks-Maserati 3 Liter stand noch in der Nennliste amNürburgring, vorsorglich nur mit dem Fahrer „X" gemeldet; er kam ebensowenig wie der 1500er Maserati des italienischen Werkes in der kleineren Sportwagenklasse.

Daß private Jaguars auf dem Nürburgring in keiner Weise mit um die Spitze kämpfen können, war von vornherein klar, einer von diesen überschlug sich auch noch im Training (der Fahrer mußte mit einer Gehirnerschütterung ins Adenauer Krankenhaus eingeliefert werden). So blieben im Feld der Großen noch zwei private Ferrari aus Schweden übrig, die nicht einmal fürs Mittelfeld gut waren, weil sie zu langsam gefahren wurden, zwei Austin-Healey, die langsamer als ein normales Porsche-Coupé herumfuhren, und zwei weitere werksseitig gemeldete Ferrari mit Fahrern, die für den Nürburgring ein unbeschriebenes Blatt darstellten: mit dem Schweizer Meister W. P. Daetwyler nämlich und dem blutjungen Amerikaner Masten Gregory, dessen Wagen in den US-amerikanischen Rennfarben blau mit weißen Streifen angestrichen war. Aber nicht nur durch diese auffallende Farbe spielte Gregorys Ferrari eine attraktive Rolle, sondern auch durch die tapfere Fahrweise seines Piloten. Wer den Nürburgring kennt, der weiß, wie schwierig es ist, als Nürburgring-Neuling auf dieser Strecke heimisch zu werden. Gregorys Wagen kam, zusammen mit dem von Farina, erst am Freitag an; der Amerikaner konnte nur wenig und am Samstag nur im Regen trainieren. Im Rennen fuhr er sich sozusagen erst ein, mit sehr viel Fingerspitzengefühl und dabei keineswegs langsam, so daß er schließlich an Farina vorbeiziehen konnte (mit der Einschränkung natürlich, daß der Exweltmeister, wie schon berichtet, keinen „voll" gehenden Wagen zur Verfügung hatte) und auch an Karl Kling, als dessen Motor zwei Runden vor Schluß zu rauchen, Öl zu verlieren und nachzulassen begann.

Die drei Mercedes-Piloten also lagen zunächst völlig unangefochten selbdritt an der Spitze und überholten sich dort ab und zu; das Schauspiel erinnerte etwas an das Avusrennen 1954. Nach Klings Zurückfallen blieben dann Fangio und Moss Rad an Rad und gingen mit Meterabstand durchs Ziel, offenbar ohne den Wagen bis an die Grenze seiner Möglichkeiten (und diese Möglichkeiten dürften bei 10:00, wahrscheinlich sogar noch um einige Sekunden unter 10 Minuten liegen) auszufahren. In den letzten zwei Runden mußten alle Sportwagen wesentlich langsamer fahren als in den ersten acht, was mit dem offenbar aus Klings Wagen entweichenden Öl zusammenhängt — ich komme noch darauf zurück.

Die Sportwagen bis 1500 ccm sollten zunächst drei Minuten nach den Großen starten, vernünftigerweise änderte aber die Rennleitung diesen Plan dahingehend um, daß das gesamte Sportwagen-Feld zugleich abgelassen wurde. Dabei richtete sich die Startaufstellung nicht nach dem verschiedenen Hubraum, sondern nach den Trainingszeiten. Vernünftig war das deshalb, weil die Mercedes bei dieser Abfahrt nicht so schnell ans Überrunden der langsamen 1500er kamen und andererseits die schnellen 1500er sich nicht durch die Langsamen der großen Klasse vorarbeiten mußten. Fünf Wagen standen in der ersten Startreihe, von rechts nach links (gemäß den Trainingszeiten) Fangio-Moss-Kling, dann kamen Barth auf EMW und mein Porsche-Spyder.

Damit kommen wir zum interessantesten Thema des Eifelrennens — zu den EMW-Wagen aus der Ostzone. Ihre Fahrer starten in der Bundesrepublik mit ONS-Lizenzen, die ihnen hier für internationale Rennen zur Verfügung gestellt werden, da die Ostzone bei der FIA nicht als eigener Verband anerkannt ist. Demgemäß zählen sie hier mit bei der Wertung zur Deutschen Meisterschaft, was — da es sich schließlich um deutsche Fahrer handelt — durchaus vernünftig

Der erste, der den Sieger Barth auf EMW beglückwünschte, war Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein – good sport!



erscheint. Im vorigen Jahr zählten sie auch schon, aber sie kamen mit ihren EMW nie auf die vorderen Plätze, wenngleich die Wagen (herausentwickelt aus dem alten 1,5 Liter und aus dem 328 BMW) im Mittelfeld immer eine gute Figur machten. Und man hat hier wohl auch die Leistungen vom Vorjahr im Auge respektive im Gedächtnis gehabt, als man von ihrer Nennung erfuhr und sie weiter nicht beachtete. Eine Woche vor dem Nürburgringrennen platzte dann sozusagen die Bombe, denn die EMW-Leute hatten sich für zwei Tage den Ring gemietet, um schon vorher zu trainieren, hauptsächlich, um dabei die richtigen Übersetzungen zu finden. Bei diesem Training, so hieß es, seien Barth und Rosenhammer auf 10:52 bis 10:55 gekommen, und da mein Rundenrekord vom Vorjahr auf 10:55,6 steht, war das wohl ein Wort. Die meisten glaubten allerdings an diese Zeiten nicht.

Mit inzwischen geänderten Übersetzungen erschienen die EMWs dann zum offiziellen Training, und Barth, zweifellos der beste Mann drüben, der vom Motorrad kommt und dessen Fahrstil und Mut hoch anerkannt werden müssen, Edgar Barth also schraubte seine Zeiten von 10:54 auf die geradezu phantastische Marke von 10:39,1, und die Experten fragten sich: wie muß ein Anderthalbliter-Sportwagen aussehen, mit dem solche Zeiten möglich sind? Die Ostzonen-Leute gaben uns daraufhin sehr bereitwillig Auskunft, wie ich überhaupt eine durchaus sportkameradschaftliche Atmosphäre zwischen den Fahrern hier und drüben feststellte. Der völlig neu entwickelte 6 Zylinder EMW-Doppelnockenwellenmotor, der nur noch wenige „alte" BMW-Teile enthält, gibt mit seinen drei Weber-Doppelvergasern bei 7200 U/min eine Leistung ab, die zwischen 135 und 142 PS liegt, und offenbar sind das auch keine „Ponies", sondern richtige, sehr ausgewachsene Pferde. Da das Leergewicht nur bei 530 Kilo liegen dürfte, kann man sich leicht ausrechnen, daß da mehr Musik drin sein muß als in einem Porsche-Spyder, wobei man freilich nicht vergessen darf, daß diese EMW keine Serienwagen sind, sondern eher als Grand Prix-Wagen mit Kotflügeln anzusprechen wären — sie haben z. B. den Tank auf dem rechten Sitz und nur eine Türe, was aber für einen Rennsportwagen zulässig ist.

Im Rennen fuhren sie Conti-Reifen, im Training ihre eigenen Rennreifen der Marke Riesa, die offenbar noch nicht die gleiche Abriebfestigkeit besitzen wie unsere Rennreifen.

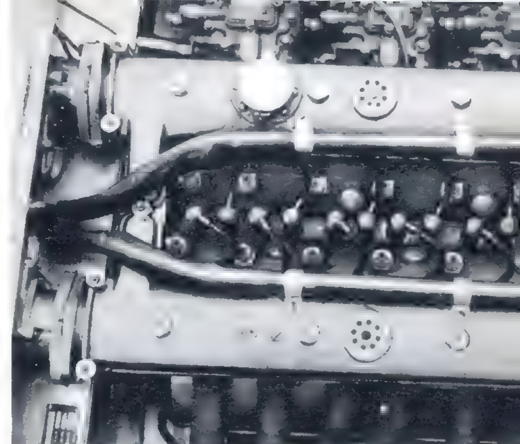
Von diesen Automobilen hatten sie vier Stück mitgebracht, zwei waren erfahrenen Piloten (Barth und Rosenhammer) anvertraut, zwei hatte man an Nachwuchsfahrer (Thiel und Binner) gegeben, die offensichtlich mit System gefördert werden. (Kleine Zwischenfrage — und bei uns?)

Ich komme wieder zum Rennverlauf zurück. Wider eigenes Erwarten gelang es mir am Start, mich hinter den drei Mercedes-Wagen in die Südkehre einzufädeln, auf der Gegengeraden kam Farina vorbei, an dessen Heck ich mich durch die Hatzenbach ziehen ließ. So hatte ich eine völlig unbehinderte erste Runde, während sich hinter mir diverse Knäuel bildeten, die sich erst allmählich entwirrten, und alle EMW waren tief in diese Knäuel verstrickt. In diesem Durcheinander von 1500er und großen Sportwagen hat dann überdies die EMW-Boxe ihren Spitzenfahrer in den ersten Runden nicht richtig orientieren können, so daß mein Abstand vor Barth allmählich bis auf 45, auf 50, dann auf 65 Sekunden anwuchs. Ich fuhr, so schnell ich konnte, immer die schrecklichen 10:39 des EMW im Kopf. Meine schnellste Runde war dabei 10:51,9, was also rund 4 Sekunden schneller war als im vorigen Jahr mit dem Werkswagen.

Man sieht daraus, wie schnell die Normal-Spyder heute gehen, denn ich hatte ein privat aus Österreich geliehenes Auto mitgebracht. Zwischenstoppungen auf der Geraden an der Döttinger Höhe ergaben übrigens, daß ein anderer privater Spyder in der Spitze noch etwas schneller war als der meinige.

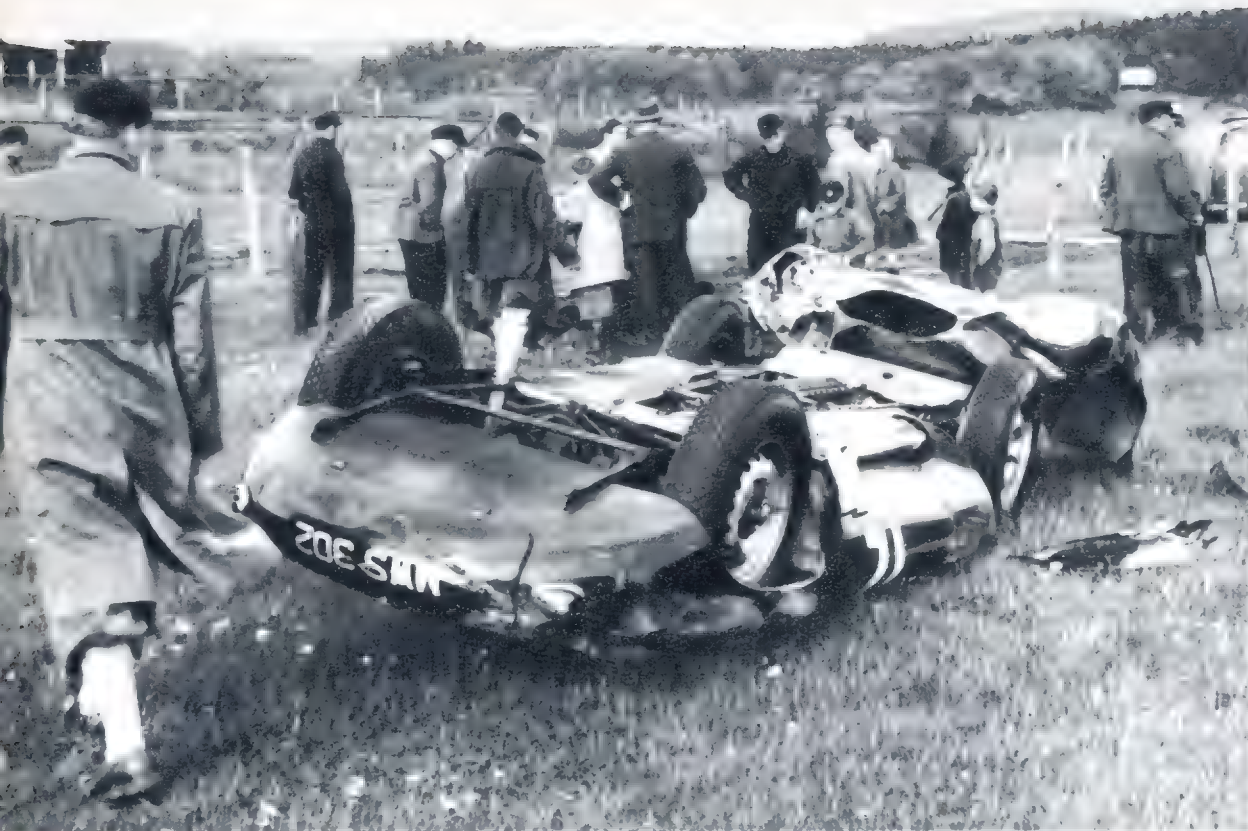
Meine Fahrt verlangsamte sich in der 7. Runde dadurch, daß ein anderer Porsche-Spyder, den ich gerade überrunden wollte, mir viereinhalb Kilometer lang die Bahn nicht zum Überholen freigab. Ich bin der Ansicht, daß die ONS und die Veranstalter gegen derartig unfaires Fahren schärfer als bisher vorgehen sollten, schließlich setzen wir mit solchen Rüpel-Manieren unseren Ruf im Ausland aufs Spiel. Nach der 8. Runde kam Edgar Barth auf EMW als Erster unserer Klasse bei Start und Ziel vorbei, gefolgt von dem zweiten EMW unter Thiel. Am Wippermann, genau an der Stelle, wo Baumm mit seinem fahrenden Liegestuhl tödlich verunglückte, lag ich rechts im Graben und Daetwyler links im Graben. Beide Wagen und beide Fahrer blieben unbeschädigt. Was war geschehen?

Ich sagte schon, daß Klings Wagen Öl verlor. Nun darf man sich das nicht so vorstellen, daß breite Lachen auf der Straße standen. Es zog sich eine feine Ölspur um den Ring herum, die oft für längere Distanz verschwand, dann plötzlich etwas dicker einsetzte, dann wieder nachließ und vernachlässigbar schien. In der Linkskurve am Wippermann wurde sie besonders dick. Der Spyder drehte sich anderthalbmal auf der Straße und blieb rechts hinter dem Grabenrand liegen. Ich stieg aus, gegenüber stand ein Polizist an der Strecke, die Zuschauer auf einer Böschung in sicherer Entfernung. „Öl!" rief ich hinüber, „da liegt Öl auf der Strecke. Gelbe Fahnen raus!" Der Polizist schüttelte den Kopf. „Dafür sind wir nicht da", sagte er, womit er im übrigen recht hatte, denn die Polizisten entlang der Strecke haben mit dem eigentlichen Streckendienst nichts zu tun. Das obliegt den Strecken-Beobachtern. Ein solcher war zunächst nicht zu finden. Ich rannte über die Rennstrecke. Inzwischen waren drei Polizisten zusammengelaufen. „Wo ist denn eine gelbe Fahne?" rief ich. Endlich tauchte jemand auf, der sich als eine Art Streckenposten entpuppte. Der war ganz schlau. Er sagte: Die gelbe Fahne muß 200 Meter weiter oben gezeigt werden, beim vorhergehenden Posten, hier nützt sie ja nichts mehr. Damit ging er ans Telefon, um den anderen Posten anzurufen. Dieser war offenbar auf einem Spaziergang begriffen, jedenfalls meldete er sich nicht



Der erstaunliche EMW-Motor hat zwei obenliegende Nockenwellen, drei Weber-Doppelvergaser und Bosch-Doppelzündung. Die Leistung wird mit rund 142 PS angegeben.

Zwei EMW-Rennsportwagen mit Rosenhammer und Thiel am Steuer jagen einen von einem Schweden gefahrenen 3 Liter-Ferrari



Der Engländer Titterington stürzte mit seinem D-Jaguar schwer im Training; da auch der andere englische Jaguar-Fahrer Stewart sein Auto – allerdings ohne selbst verletzt zu werden – verbogen hatte, machten die Porsche-Rennmonteure aus zwei Jaguars einen, so daß Stewart am Sonntag mit dem Titterington'schen Wagen starten konnte. Foto: Weitmann

gleich. Ich sah voraus, was kommen würde, wenn nicht sofort etwas geschehe . . . Inzwischen waren meine Rufe „Gelbe Fahne" und „Öl" vom Publikum aufgenommen worden. Alles schrie: „Gelbe Fahne!" — und in diesem Augenblick kam der nächste Wagen in Gestalt des 3 Liter Ferrari von Daetwyler. Ich sprang sehr schnell in Dekkung, was sich als dringend nötig erwies.. Daetwyler kam bereits breitseits ums Eck, drehte sich einmal, noch einmal, die Reifen kreischten, die Leute auch, und dann ging der Ferrari rückwärts in den Graben gegenüber. Hinter ihm Barth — der hatte aber Daetwyler auf so merkwürdige Art verschwinden sehen und konnte noch vorher bremsen.

Wieder schrie alles: „Gelbe Fahne!", aber es war immer noch keine da. Schließlich sahen wir bei einer Dame unter den Zuschauern ein gelbes Halstuch: mit dem wurden die nächsten Fahrer gewarnt, bis endlich die richtigen Flaggen da waren und vor allem der Streckenposten 300 Meter vorher funktionierte. Eine Geschichte für sich, nicht wahr?

So also kamen die beiden EMW zum Schluß auf einen sicheren ersten und zweiten Platz, an dritter Stelle landete als erster Spyder-Fahrer Seidel, wie das auch nach den Trainingszeiten zu erwarten gewesen war (Seidel hatte 11:14 gefahren, von den übrigen war keiner unter 11:25 gekommen, auch der Schweizer Heuberger nicht). Unter den Spyder-Besitzern sah man übrigens ein neues Gesicht, einen jungen Mann (28) mit großem Bart namens Kretschmann aus Hof, der drei Tage vor dem Rennen den Wagen von Victor Rolff gekauft hatte und für einen absoluten Neuling recht passabel fuhr. Jeser kam bei einem Überholmanöver am Schwalbenschwanz in den Graben, und auch wieder heraus, jedoch war dann das Schaltgestänge verklemmt, und er mußte fast alles im 4. Gang fahren, was er auf sich nahm, um noch 2 Meisterschaftspunkte heimzubringen.

Die Rennen in den Gran Turismo-Klassen bis 1300 und bis 1600 ccm fanden schon am Samstagnachmittag statt, es goß dabei in Strömen, was man bei den Zeiten berücksichtigen muß. Generell kann gesagt werden, daß sich das Niveau hier in den letzten zwei Jahren sehr stark gehoben hat, das fahrerische Bild war erfreulich (gerade im Regen kann man es ja besonders gut sehen) und meines Wissens gab es auch — im Gegensatz zum Vorjahr — keinen ernsthaften „Rausschmiß". Der Sieger der 1600er Klasse, Götze, hatte zweifelsohne den weitaus PS-stärksten Motor, ebenso außer Zweifel steht indessen, daß er seine PS in vorzüglichem Stil und mit wirklich profunder Nürburgring-Kenntnis auf den Boden brachte. Auch Spingler, der Zweite, erwies sich als ein vorzüglicher Regenfahrer. Besonders erfreulich war zu beobachten, wie gut Nathan geworden ist, der viel weniger nervös fährt als in den letzten zwei Jahren. Rainer Günzler kämpfte mehrere Runden lang Rad an Rad mit ihm, bis sein dritter Gang ihm zweimal in schwierigen Situationen heraussprang. Und eingedenk seines Borgward-Rennsport-Unfalls drei Wochen zuvor entschloß er sich, das Feld lieber ziehen zu lassen als unnötig zu riskieren. Er dachte allerdings, es seien noch zwei Runden zu fahren, während er sich in Wirklichkeit schon in der letzten Runde befand. Graf Trips als Sieger der 1300er hat seit dem vorigen Jahr große Fortschritte gemacht und gehört mit den eben erwähnten vier Fahrern zusammen gegenwärtig zur Gran Turismo-Elite in Deutschland, wobei er von allen sicher am unbeschwertesten, jungenhaftesten fährt. Und unter diesen fünf sollte man sich umsehen, wenn man nun allerorts nach Fahrern ruft, die mit einem Spyder in die Nähe der 11 Minuten-Grenze kommen.

Ein Kommentar zu diesen Gran Turismo-Läufen scheint mir aber insoweit erforderlich, als mit der Serienmäßigkeit der Wagen auf gut deutsch Schindluder getrieben wurde. Nein, keiner hatte statt 1500 etwa 1600 ccm oder statt 1300 ccm einen 1500er Motor im Heck. Aber ich kenne allein vier Wagen, die mit einem Sperrdifferential ausgerüstet waren, ich kenne Wagen mit anderen Hinterachs-Übersetzungen, die man genausowenig bei Porsche kaufen kann wie die Sperrdifferentiale . . . was soll das? Auf dem Nürburgring war es soweit, daß bei einer wirklich genauen Nachprüfung mehr als die Hälfte aller auf den vorderen Plätzen gelandeten Wagen disqualifiziert worden wären, also gab es so etwas wie eine stillschweigende Vereinbarung, nicht allzu genau nachzuprüfen.

Aber dies ist nicht das Ziel unseres Serienwagen-Sportes, und der Ärger liegt bei denjenigen, die wirklich mit normalen Autos da waren. Im übrigen gehören solche Untersuchungen bereits in die Abnahme hinein, um nachträgliches Demontieren und die bekannte Protest-Atmosphäre von Rennen möglichst fernzuhalten. Wenn freilich bei einer Abnahme das Leergewicht eines Wagens nachgeprüft wird und man übersieht, daß das Auto dabei einen vollen Tank hat, — was 40 Kilo Unterschied ausmacht —, dann braucht man gar keine Abnahme zu veranstalten. Hier sollte man doch etwas schärfere Maßstäbe anlegen.

Ergebnisse:

Gran Turismo-Wagen bis 1300 ccm: 1. Graf Trips, Porsche, 114,05 km in 1:05:38,5 = 104,3 km/st; 2. Strähle, Porsche, 101,5 km/st; 3. Büß, Porsche, 99,5 km/st; 4. Günther, Porsche, 99,3 km/st; 5. Oebels, Porsche, 99,3 km/st.

Gran Turismo-Wagen bis 1600 ccm: 1. Goetze, Porsche, 114,05 km in 1:05:08,7 = 105,1 km/st; 2. Spingler, Porsche, 104,1 km/st; 3. Nathan, Porsche, 103,5 km/st; 4. Heuberger, Porsche, 103,4 km/st; 5. Rolff, Porsche, 103,0 km/st.

Rennsportwagen bis 1500 ccm: 1. Barth (Eisenach), EMW, 228,1 km in 1:53:19,6 = 120,8 km/st; 2. Thiel (Eisenach), EMW, 117,3 km/st; 3. Seidel (Düsseldorf), Porsche, 116,8 km/st; 4. Ketzschmann (Marlesreit), Porsche, 115,1 km/st; 5. Heuberger (Schweiz), Porsche, 114,9 km/st. Schnellste Runde: v. Frankenberg mit 125,9 km/st.

Rennsportwagen über 1500 ccm: 1. Fangio (Argentinien), Mercedes-Benz 300 SLR, 228,1 km in 1:44:52,9 = 130,4 km/st; 2. Moss (England), Mercedes-Benz 300 SLR, 130,4 km/st; 3. Masten Gregory (USA), Ferrari, 124,9 km/st; 4. Kling (Stuttgart), Mercedes-Benz 300 SLR, 124,2 km/st; 5. Farina (Italien), Ferrari, 124,1 km/st. Schnellste Runde: Moss in 10:10,8 = 134,4 km/st.

Alberto Ascari †

Alberto Ascari ist nicht mehr! Als uns am Nachmittag des 26. Mai die furchtbare Nachricht erreichte, Alberto Ascari sei bei einer relativ harmlosen Trainingsfahrt auf der Monzabahn tödlich verunglückt, waren wir zutiefst erschüttert. Wir erinnerten uns noch einmal der vielen mitreißenden Kämpfe, die dieser großartige Fahrer geliefert hatte; sahen ihn vor uns, wie er mit souveräner Ruhe und absoluter Sicherheit am Steuer saß; mit fast spielerischer Eleganz seinen Wagen meisterte und selbst im größten Erfolg immer der bescheidene, liebenswürdige Mensch blieb, der in Deutschland so große Sympathien genoß, wie nur wenige ausländische Fahrer vor ihm. Nun haben wir die Pflicht, über seine letzte Fahrt zu berichten, die er für uns so überraschend antreten mußte, daß wir es noch immer nicht wahrhaben wollen: Alberto Ascari ist tot!

Deine Freunde, Alberto, nannten dich „Ciccio" — das Veilchen —, denn du drängtest dich nie in den Vordergrund, sondern überzeugtest durch grandiose Leistungen. Du warst einer der ganz Großen am Volant, hast so viele gefährliche Situationen glänzend überstanden und den Schrecken deiner Freunde mit einem Lächeln quittiert . . . damals, am 30. Mai 1952 in der Hölle von Indianapolis, als du dich gegen schwerste Konkurrenz systematisch nach vorne kämpftest und als dir in der Zielkurve bei mehr als 200 km/st die Radnabe wegbrach . . . oder jene Felswand der wildromantischen Sierra Madre im November des gleichen Jahres, die deinem Ferrari im Wege war . . . Buenos Aires . . . Monza . . . Nürburgring . . . alles abenteuerliche Stationen auf deinem Wege zur Weltmeisterschaft. Und ausgerechnet auf der Monzabahn, die dir so vertraut war, fand dein junges Leben ein viel zu frühes Ende.

In der Halle deines Hauses am Corso Sempione in Mailand steht die Büste deines großen Vaters Antonio Ascari, der am 26. Juli 1925 am Steuer eines Alfa Romeo in Montlhéry den Tod fand. Fast genau 30 Jahre später bist du ihm nachgefolgt. Und als deine Kameraden dich von der Kathedrale San Carlo zur letzten Ruhe trugen und Tausende deiner Landsleute dir einen Blumengruß zuwarfen, schritt ein grauhaariger alter Mann tief ergriffen hinter dem Sarg her: Enzo Ferrari. Er war mit deinem Vater befreundet und gab dir für die Mille Miglia 1940 zum erstenmal einen seiner Wagen, nachdem du als Motorradrennfahrer deine Laufbahn begonnen hattest.

Auf den roten Ferrari mit dem schwarzen springenden Pferd im gelben Wappenschild errangst du deine größten Erfolge. Du wurdest Automobilweltmeister 1952 und 1953. Und am Steuer eines roten Ferrari fiel auch für dich zum letztenmal die schwarzweißkarierte Flagge. Nun trauern deine Frau Mietta, deine Tochter Patrizia und der Sohn Tonio und viele tausend deiner Anhänger in der ganzen Welt um dich.

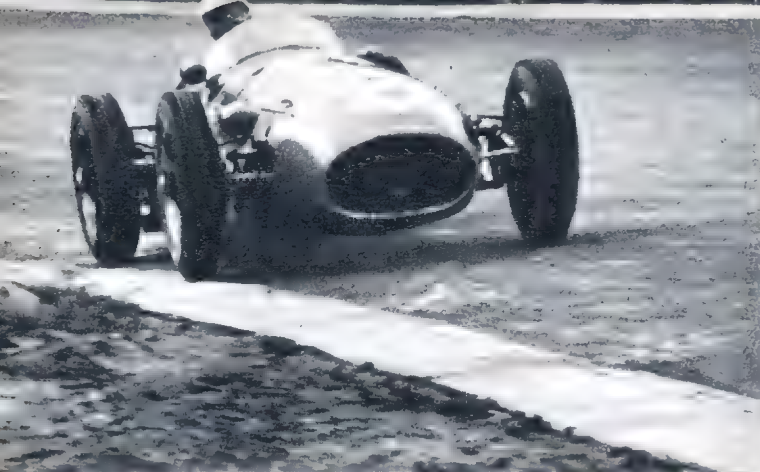
Das Letzte, was wir für dich tun können, ist, dein Andenken in Ehren zu bewahren, so, wie du es verdient hast, du, Italiens großer Sohn und Campionissimo . . . *Günther Molter*

Alberto Ascari wurde am 13. Juli 1918 geboren. Sein Vater war einer der berühmtesten Rennfahrer der zwanziger Jahre und errang auf Alfa Romeo große Erfolge. Alberto Ascari bestreitet 1936 sein erstes Rennen auf dem Motorrad, und zwar auf einer Halbliter-Sertum. Später wechselt er über auf Gilera und Bianchi. Sein erstes Automobilrennen fährt er 1940 bei der Mille Miglia mit einem Ferrari 815. Der Krieg zwingt ihn zu pausieren, aber schon bald nach Kriegsende ist er wieder mit dabei. Er startet erfolgreich auf dem 1,5-Liter Maserati-Sechszylinder in Italien und Südamerika. 1949 verpflichtet ihn Enzo Ferrari. Nun steht er neben seinem besten Freund Luigi Villoresi im gleichen Stall. Villoresi bringt ihm die letzten Feinheiten bei und begleitet ihn zu allen großen Rennen. Ende 1950 nimmt Ascari mit dem von Lampredi konstruierten 4,5-Liter Ferrari den Kampf gegen die überlegenen Alfetta auf. Auf dem Nürburgring und in Monza gelingt es ihm 1951, die Alfettas zu schlagen, aber beim entscheidenden Rennen um die Weltmeisterschaft hat er Pech, Reifen entscheiden das Championat zu seinen Ungunsten. 1952 und 1953 erlebt er dann den Höhepunkt seiner Laufbahn, erringt auf dem 2-Liter Vierzylinder-Ferrari grandiose Erfolge und wird zweimal Automobilweltmeister. Neben Caracciola gewinnt er als einziger dreimal den Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring. Als er 1954 zu Lancia überwechselt, zwingt ihn die Entwicklung dieses neuen Formel-Rennwagens zu pausieren. Als Lancia endlich den Start freigibt, bleiben ihm trotz seines hohen persönlichen Einsatzes die großen Erfolge versagt. Auf dem Sportwagen hat Ascari nur einmal einen wirklich großen Sieg errungen, er gewann die Mille Miglia 1954 auf dem 3,3-Liter Lancia.

Ascari war ein Grand Prix-Fahrer großen Stils und neben Fangio der beste, den wir besaßen. Dr. Gianni Lancia hat sich unter dem Eindruck seines frühen Todes entschlossen, ab sofort nicht mehr offiziell mit einer Werksmannschaft zu konkurrieren. Seine Fahrer können vorerst privat starten. Ob Signore Lancia, der seinen Fahrern menschlich sehr verbunden ist, diesen Entschluß endgültig gefaßt hat, wird die Zukunft zeigen. Wir halten es für möglich.

Foto: Weitmann

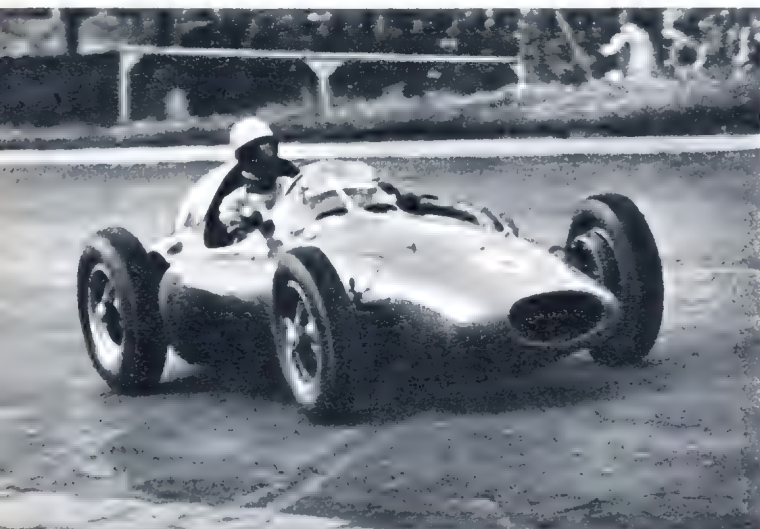




Luigi Musso auf Maserati kommt systematisch weiter nach vorne. Fotos (5): Molter

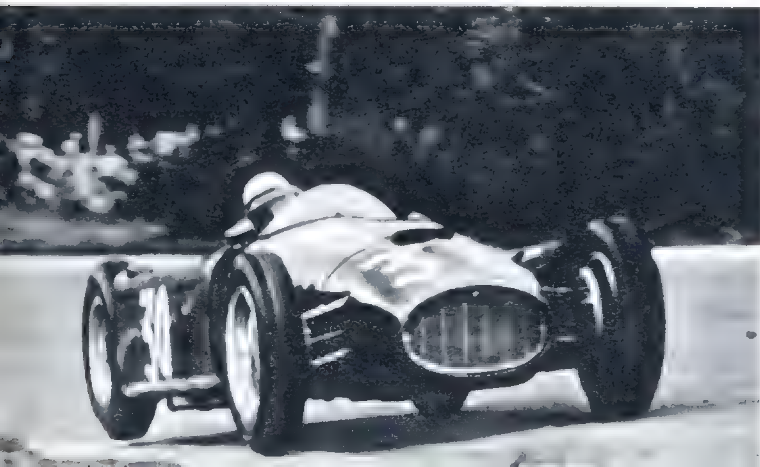


Der Veteran Giuseppe Farina auf dem Ferrari „Squalo", ein vorbildlicher Stilist.



Paul Frère, hier auf dem Ferrari Tipo Squalo, beeindruckte auf dem Nürburgring, in Reims und in Spa.

Eugenio Castellotti auf Lancia, die große Überraschung. Wird er ein neuer Ascari . . .?



Pflaster für Monte Carlo:

Mercedes gewann in Spa

Mit dem Tode Alberto Ascaris, der als einziger Fangio nahezu ebenbürtig war, verlor der Grand Prix-Sport ein kämpferisches Element von erheblicher Bedeutung. Darüber hinaus zeigte sich bereits in Monte Carlo eine Leistungsüberlegenheit des Mercedes-Benz, die jetzt beim Großen Preis von Belgien auf der schnellen Rundstrecke von Spa-Francorchamps ihre Bestätigung fand. Diese beiden Faktoren werden dazu beitragen, daß von nun an die Grand Prix-Rennen eine Domäne der Mercedes-Benz-Rennwagen sein werden.

Welche Aspekte ergeben sich nun, die evtl. gegen diese Entwicklungstendenzen sprechen könnten? Von der fahrerischen Seite her gesehen ist da der junge Castellotti, der seit dem Gran Premio von Buenos Aires eine erstaunliche Formverbesserung gerade in Spa zeigte. Er unterbot mit 4:18,1 nicht nur Fangios Trainingsrekord von 4:18,7, sondern kam auch während des Regens am letzten Trainingstag mit 4:53,2 Fangios Zeit — dieser fuhr 4:52,8 — am nächsten, während Moss 4:55,2 erreichte. Man hatte in Spa den Eindruck, daß sich Castellotti noch steigern kann. Was nun das Fahrzeug anlangt, das ihm zur Verfügung steht, so gab Dr. Lancia bekannt, sich vom aktiven Rennsport zurückziehen zu wollen und seine Fahrer nur noch privat starten zu lassen. Das ist gleichbedeutend mit der Einstellung der Weiterentwicklung des Lancia Formel-Wagens. Damit würde schon ein — von der maschinellen Seite her gesehen — möglicher Gegner der Mercedes ausfallen. Allerdings war die Firma Lancia mit ihrem ganzen Rennapparat anwesend, so daß man geneigt ist, anzunehmen, hier sei das letzte Wort doch noch nicht gefallen. Was Ferrari betrifft, so kamen alle drei Squali am Ziel an, waren aber auch leistungsmäßig den Mercedes nicht gewachsen. Lampredi hat an dem wuchtigen Seitentankwagen seit Monte Carlo verschiedene geringfügige Modifikationen vorgenommen, die aber keinen erheblichen Leistungszuwachs brachten, und der wäre hier dringend notwendig. Farina, als der derzeitige Spitzenfahrer der Scuderia des Commendatore, zählt zu den Veteranen, ist aber der einzige seiner Altersklasse, der heute noch in der Spitzengruppe mitmischen kann. Er ist der vollendete Stilfahrer, und das mit Abstand.

Der Maserati kommt auf ausgesprochen schnellen Strecken nicht mit dem Lancia mit, trotz dem neuen Kopfe nicht. Hier ist es Jean Behra, der durch rücksichtslosen persönlichen Einsatz immer wieder Leben in das Mittelfeld bringt. Aber eben auch nur in das Mittelfeld, das im Augenblick von Ferrari, Maserati und auch von dem letzten Lancia dargestellt wird, der zwar in einzelnen Runden sehr schnell ist, aber dem massiven Angriff der Mercedes nicht standhält. Aus diesen Vorbetrachtungen allein kann man schon Rückschlüsse auf den Verlauf des vierten Wertungslaufes für die Automobil-Weltmeisterschaft, den Großen Preis von Belgien, ziehen: die beiden Mercedes-Benz von Fangio und Moss gaben vom Start weg den Ton an, vergrößerten von Runde zu Runde ihren Vorsprung mehr und zogen schließlich souverän vor dem noch übriggebliebenen Feld her. Die belgischen Zuschauer jubelten ihrem ausgezeichnet fahrenden Paul Frère zu, der Schells Ferrari erhalten hatte, und begrüßten vereinzelt ihren Exkönig Leopold mit „Vive le roi". Castellotti kämpfte zäh um seine dritte Position, fiel aber langsam zurück und in der 17. Runde schließlich ganz aus: Motorschaden. Was die genaue Ursache ist, wird man erst in Turin bei der Demontage des V 8-Zylinders feststellen können. Farina griff Castellotti einige Runden lang an, wurde aber von seinem jungen Landsmann abgeschüttelt. Jean Behra, der seinerseits Anschluß an die zweite Gruppe suchte, geriet kurz vor der Kurve de la Source von der Strecke und schied aus. Zu den Boxen zurückgekehrt, übernahm er dann den Wagen von Mieres, der sich bei einem nächtlichen Waldspaziergang den Knöchel verstaucht hatte und deshalb bereitwillig ausstieg.

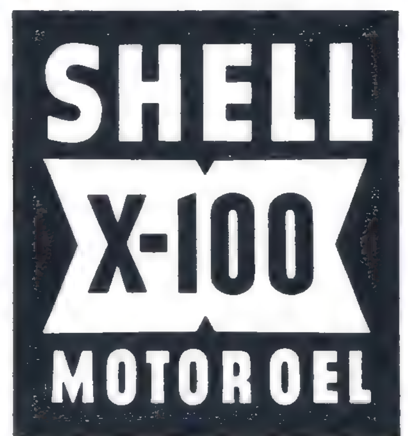
Aber zurück zu Frère. Der belgische Journalist gesellte sich anfangs zur Gruppe Farina/Castellotti, fiel etwas zurück, lieferte schließlich Kling einen interessanten Kampf, wurde aber dann von Musso und Kling überholt. Anscheinend hatte er sich entschlossen, seinen Ferrari unbedingt ins Ziel zu bringen und lieber auf zermürbende Positionskämpfe zu verzichten. Frère ist ein Mann, der klug fährt, er wird sich systematisch nach vorne arbeiten und immer zuverlässig sein. Trintignant mußte nach der dritten Runde an die Boxen und eine Kerze des dritten Zylinders wechseln.

Hawthorn auf Vanwall, der einzige englische Vertreter, nachdem die Connaughts doch nicht erschienen waren, konnte weder die Ferrari noch die Maserati halten und schied schließlich Ende der 9. Runde wegen einer undichten Ölleitung aus. Im Gegensatz zu dem immer freundlichen Stirling Moss ist der flachsblonde Engländer mit der snobistischen Fliege reichlich zugeknöpft.

Eigentlich brachten nur noch Musso (Maserati) und Karl Kling etwas Farbe in den farblos gewordenen Grand Prix. Und da gilt es, wieder eine Lanze zu brechen für Karl Kling, der es wirklich verdient hat, daß man sich für ihn einsetzt. Was hat der Mann für ein Pech! Kaum von seinen Sturzverletzungen, die er sich bei der Mille Miglia zugezogen hatte, genesen, startete er schon wieder beim Eifelrennen und acht Tage später in Spa auf einem Kurs, den er noch nie zuvor in einem Rennen gefahren war. Im Training und dann im Rennen selbst legte er sich am Anfang kluge Zurückhaltung auf. Er tastete sich langsam, aber systematisch heran, wurde schließlich schneller und lieferte Musso ein spannendes Duell. Dann ging er endgültig an dem Italiener vorbei, der wenig später zum Kerzenwechsel

An Grenzen

. . . wechseln die Konturen. Menschen, Sprache und Gewohnheiten verändern ihr Gesicht. Es gibt neue und andere Farben und Nuancen. Hinter den Zollschranken lebt man anders. Und das ist eine Eigenschaft, die allen Landesgrenzen gemeinsam ist.
Dann gibt es andere Grenzen. Wir überschreiten sie nie und wechseln sie doch ständig, wenn wir die Gänge unseres Motors schalten. Auf der Straße, am Berg oder vor der Verkehrsampel.



Immer in diesen Grenzen zu bleiben, hilft uns Shell X-100 Motoroel.
Mit seinen Zusätzen besonderer chemischer Konstitution macht es Motoren betriebsfest, hält sie sauber und schützt vor Korrosion, der Hauptursache des Motorenverschleißes.



Start zum Großen Preis von Belgien.

an die Boxen mußte, näherte sich Farina und rollte Ende der 22. Runde — an vierter Stelle liegend — mit stehendem Motor an die Boxen ... Aus! Was war die Ursache? Nun, die Absaugölleitung vom Steuergehäuse war gebrochen. Es stimmt! Ich habe mich selbst davon überzeugt. Also ein simpler Defekt, für den er gewiß nichts kann.

Es änderte sich dann nichts mehr. Die neun noch Verbliebenen fuhren ihr Rennen sauber zu Ende. Fangio siegte acht Sekunden vor Moss. Eine Minute und 40 Sek. hinter dem Argentinier folgte Farina als Dritter. Der argentinische Rundfunksprecher war immer noch nicht am Ende, obwohl er schon ein fast dreistündiges Maschinengewehrfeuer von Worten nach seiner Heimat sandte. Fangio wurde begeistert begrüßt. Neubauer warf zum werweißwievielten Male seinen Hut auf die Strecke, und der Ruf „Vive le roi" verstärkte sich zusehends. Galt er nun Fangio?

Aber — und das möchte ich noch sagen — Fangio ist nach wie vor einsame Klasse. Wie der Mann fuhr, als es am Samstag regnete! Mit Abstand und ohne große sichtlichen Anstrengungen drehte er eine phantastische Runde nach der anderen. Wie gesagt, schade, daß wir auf Alberto Ascari verzichten müssen. Schweren Herzens.

Mercedes hatte übrigens nicht den kurzen Monte Carlo-Wagen eingesetzt. Moss fuhr den Typ mit dem mittleren, Kling und Fangio den mit dem normalen Radstand. Es gibt drei verschiedene Längen, und zwar lang, normal und mittel. Alle drei Spa-Wagen hatten vorne und hinten innenliegende Bremsen.

Günther Molter

Ergebnisse: 36 Runden à 14,12 km

1. Fangio (Arg.), Mercedes-Benz, 2:39:29 = 191,23 km/st; 2. Moss (Engl.), Mercedes-Benz, 2:39:37 = 191,07 km/st; 3. Farina (Ital.), Ferrari, 2:41:09,5 = 189,24 km/st; 4. Frère (Belg.), Ferrari, 2:42:54,5 = 187,21 km/st; 5. Mieres/Behra (Arg./Fr.), Maserati, 1 Rd. zurück; 6. Trintignant (Frankr.), Ferrari, 1 Rd. zurück. Schnellste Runde: Fangio in 4:20,6 = 195,0 km/st

Runde um Runde

Am Memorial Day – dem 30. Mai – fand auf dem Indianapolis Motor Speedway das diesjährige 500-Meilenrennen statt, das als dritter Lauf für die Automobilweltmeisterschaft gewertet wird. Sieger wurde Bob Sweikert auf dem mit einem Vierzylinder-Offenhauser ausgerüsteten John Zink-Special vor Tony Bettenhausen und Jimmy Davis – alle auf Fahrzeugen mit Offenhauser-Motor –. Sweikert legte die 800 km lange Strecke in 3:53:59,53 Std. = 206,3 km/st zurück und erreichte damit nicht den Rekord des Vorjahrssiegers Bill Vukovich, der auf 210,5 km/st steht. Von den 33 gestarteten Fahrzeugen kamen 14 ans Ziel. Der zweifache Indianapolissieger Bill Vukovich verunglückte bei diesem schweren Rennen tödlich, als er mit zwei Rennwagen zusammenstieß, die kurz zuvor kollidiert waren und die Bahn blockierten. Vukovichs Wagen überschlug sich dabei und fing Feuer. Der im Sitz festgeklemmte Pilot konnte nicht mehr befreit werden. Im Training war bereits Manuel Ayulo, Sohn eines peruanischen Diplomaten, tödlich verunglückt. Damit hat der Indianapolis Motor Speedway seit seinem Bestehen – das erste Rennen lief 1911 – 46 Todesopfer gefordert. Wenige Tage vorher war bei einer Dirt Track-Veranstaltung der bekannte Indianapolisrennfahrer Mike Nazaruk tödlich verletzt worden, als sein Wagen gegen die Abschrankung raste. Bill Vukovich, der seine Karriere bei Midgetcar-Rennen begann, ist nicht, wie vielfach gemeldet, russischer, sondern slowakischer Abstammung. Er kam 1950 erstmals nach Indianapolis, konnte sich aber dort nicht durchsetzen. 1952 führte er bis acht Runden vor Schluß, als er wegen Lenkungsdefekt aufgeben mußte. 1953 und 1954 gewann er dann die 500 Meilen in neuer Rekordzeit. Vukovich, der eine Frau und zwei Kinder hinterläßt, wurde am 13. Dezember 1918 geboren. Der 29jährige Bob Sweikert fuhr 1952 erstmals in Indianapolis und kommt ebenfalls vom Midgetcar-Sport.

*

Jean Behra gewann auf dem 3 Liter-Maserati den auf einem 5,5 km-Kurs als Nachtrennen ausgetragenen Sportwagen-Grand Prix von Bari vor seinem Markengefährten Musso und dem Amerikaner Gregory auf Ferrari. Behra benötigte für die 277,5 km-Distanz 2:05:50 Std. = 132,79 km/st. Piero Taruffi brachte den 3,75 Liter Ferrari-Sechszylinder an den Start, führte in der ersten Hälfte des Rennens und drehte die schnellste Runde, mußte aber dann wegen Differentialschadens aussteigen. Jean Behra konnte seine Siegesserie beim III. Gran Premio Supercortemaggiore-Rennen auf der Monza-Bahn fortsetzen. Zusammen mit Luigi Musso beendete er das 1000 km-Rennen auf einem 3 Liter Maserati in 5:41:41,3 Std. = 177,00 km/st mit nur 17 Sekunden Vorsprung vor dem englisch-italienischen Team Hawthorn/Maglioli auf 3 Liter Ferrari und Mieres/Perdisa auf 3 Liter Maserati. Behra fuhr mit 184,09 km/st die schnellste Runde.

*

Weitere Trainingsfahrten, die sich bis in die späte Nacht hinein ausdehnten und speziell für Le Mans vorgesehen waren, führte die Daimler-Benz AG am Pfingstmontag in Hockenheim durch. Es wurde der MB 300 SLR von den Franzosen Pierre Levegh und André Simon sowie dem Amerikaner John Fitch gefahren. Dabei war Levegh der Schnellste, während Simon in der Nacht besonders gut fuhr. Da Hans Herrmann für Le Mans ausgefallen ist, besteht die Möglichkeit, daß Karl Kling mit Fitch ein Team bilden wird, da man sicher Simon/Levegh zu einer rein französischen Mannschaft zusammenstellen dürfte. Der BMW - Motorradrennfahrer Walter Zeller, der ebenfalls eingeladen war, mußte aus privaten Gründen absagen, Zeller wird in diesem Jahr zum letztenmal als Motorradrennfahrer aktiv sein und sich dann sehr wahrscheinlich vom Sport zurückziehen. André Simon hatte noch am Pfingstsonntag auf Maserati das 314 km-Rennen um den Grand Prix von Albi in 2:23:22,1 Std. vor seinem Landsmann Louis Rosier auf Maserati gewonnen. Übrigens, bei ähnlichen Versuchsfahrten auf dem Nürburgring verstand das ehemalige BMW-Motorrad-As Georg Meier die derzeitige Fahrersituation bei Mercedes-Benz treffend zu charakterisieren, als er scherzhaft zu Neubauer sagte: „Sprechen Sie eigentlich chinesisch?", worauf Neubauer erstaunt fragte: „Wieso?" und Meier dann meinte: „Ha, ich dachte nur, daß Sie vielleicht demnächst einen Chinesen im Rennwagen probieren wollen!" ...

*

Wir besuchten Hans Herrmann in der Chirurgischen Universitätsklinik in München, wo er im Zimmer 101 der Privatstation des Professors Frey liegt. Herrmann geht es – was man rein äußerlich feststellen kann – gut. Er macht einen frischen, lebhaften Eindruck und hat die seelischen Folgen seines schweren Sturzes anscheinend völlig überwunden. Er muß vorerst einmal sechs Wochen ruhig liegen, da ein Lenden- und ein Brustwirbel angebrochen sind und auch das Hüftgelenk in Mitleidenschaft gezogen wurde, jedoch sind die Frakturen zum Glück einfacher Natur, so daß keine ernsthafte Gefahr für ihn besteht. Ich glaube, ich gehe mit unseren Lesern einig, wenn ich ihm auch in ihrem Namen recht gute Besserung und baldige Genesung wünsche.

*

Gesamtsieger der Rallye Nürburgring, die als Wertungslauf für die Europäische Tourenwagenmeisterschaft zählt, wurden Gustav Menz/von Schroeter auf DKW-Sonderklasse vor ihren Markengefährten Heinz Meier/Luba, an dritter Stelle konnten sich Strähle/Wencher auf Porsche 1300 placieren. Von 46 zu der rund 2800 km langen Fahrt gestarteten Teilnehmern erreichten nur 24 das Ziel innerhalb der Wertung. Alle sechs gemeldeten Fabrik- und Klubmannschaften wurden durch Ausfälle gesprengt und konnten deshalb nicht gewertet werden. Die erstmals auf dem MB 300 SL gestarteten Stuttgarter Schock/Moll hatten die erste Sonderprüfung auf dem Ring mit einem Durchschnitt von 119 km/st absolviert, kamen strafpunktfrei zur Schlußprüfung, gerieten aber bei der Endprüfung auf dem Ring aus einer Kurve, überschlugen und mußten aufgeben. Die Rallye Nürburgring war mit verschiedenen Berg- und Geschwindigkeitsprüfungen gespickt, die nicht unerhebliche Anforderungen an die Teilnehmer stellten.

*

Das Damenrennen um die Coppa Luisa Rezzonico, das in Como und Campione veranstaltet wurde, gewann die Belgierin Gilberte Thirion auf einem Mercedes-Benz 300 SL ... Der Ferrari-Siegerwagen Trintignants vom Großen Preis von Europa in Monte Carlo war mit Englebert-Reifen ausgestattet. Ferrari hat sich nach dem Reifendesaster bei der Mille Miglia nun endgültig entschlossen, in dieser Saison nur noch auf Englebert zu starten. Bekanntlich wurden die Ferrari bei der Mille Miglia noch in der Nacht zum Sonntag auf Pirelli umgestellt ... Bei der FIA befaßt man sich nun endlich mit dem Gedanken, eine Sportwagenformel herauszubringen, die das Hubvolumen begrenzt. Von britischer Seite schlägt man 3,5 Liter als oberste Grenze vor. Wir halten 3 Liter für weitaus ausreichend. Beim Supercortemaggiore-Rennen waren bekanntlich nur Fahrzeuge bis 3 Liter zugelassen und diese kamen bereits auf Rundendurchschnitte von über 180 km/st ... Ferrari wird in Le Mans den von Castellotti bei der Mille Miglia gefahrenen Sechszylinder, der jetzt 4,412 Liter hat, einsetzen ... Die englischen Connaught - Formel 1 - Rennwagen sollen beim Großen Preis von Frankreich in Reims erstmals auf dem Kontinent starten ... Die von Redex veranstaltete Australienrundfahrt die vom 21. August bis 11. September stattfindet, ist für dieses Jahr international ausgeschrieben. Endgültiger Nennungsschluß ist der 12. Juli ... Das Paar Canonica/Munaron gewann auf dem 3 Liter Ferrari die 12 Stunden von Hyères an der französischen Riviera. Die Sieger legten eine Gesamtstrecke von 1604,07 km zurück. Sieger der Indexwertung und Fünfte im Gesamtklassement wurden Veuillet/Olivier auf Porsche ... Sieger im Grand Prix des Frontières in Chimay wurde der Schweizer Musy auf Ferrari mit einem Gesamtdurchschnitt von 152,61 km/st für die 240 km-Distanz. Der Belgier Claes, der auf einem 3 Liter Ferrari bis zur vorletzten Runde führte, schied durch Sturz unverletzt aus ... Für die Rallye Monte Carlo 1956 sind verschiedene Änderungen geplant. So soll die Anfahrtsstrecke auf 4200 km verlängert werden, während man die Teilnehmerzahl auf 300 Wagen begrenzen will ... Erster im Gesamtklassement beim Grand Prix von Dieppe für Sportwagen wurde der Franzose Claude Storez auf Porsche 550 Spyder.

*

Gustav Adolf Baumm, der eigenwillige und sympathische Konstrukteur des Spezialfahrzeugs „Fliegender Liegestuhl", wurde auf dem Stuttgarter Pragfriedhof beigesetzt. Baumm, der bei Versuchsfahrten auf dem Nürburgring tödlich verunglückte, war bei NSU in der Entwicklung tätig. Er hatte seine technischen Ideen mit wissenschaftlicher Gründlichkeit verfolgt und die Richtigkeit seiner Theorie im praktischen Versuch bestätigt. Mit ihm verliert der deutsche Motorsport eine seiner eigenwilligsten Persönlichkeiten, die wegen ihrer großen Bescheidenheit allgemein beliebt war.

*

Am Samstag, dem 11. Juni, um 16 Uhr, wird die Startflagge zum 24-Stundenrennen auf der 13,49 km langen Sarthe-Piste in der Nähe der westfranzösischen Stadt Le Mans fallen. Der Veranstalter dieses interessanten Rennens, der Automobilclub de L'Ouest, hat auch im letzten Jahr weiter an der Verbesserung der Streckenanlagen gearbeitet. So wurde nach der S-Kurve von Tertre Rouge eine Unterführung gebaut, die auch Automobilen die Einfahrt in den Raum innerhalb der Rundstrecke erlaubt, so daß jetzt alle Streckenteile während des Rennens zu erreichen sind. Deutschland ist in Le Mans durch Mercedes-Benz und Porsche vertreten. Der Kampf um den Sieg im Gesamtklassement dürfte sich in erster Linie zwischen Mercedes-Benz, Ferrari, Jaguar und Maserati abspielen, jedoch wurde Ferrari durch den Tod Ascaris seiner stärksten Mannschaft beraubt. Bekanntlich stellte Ferrari im vergangenen Jahr mit Gonzalez/Trintignant die Gesamtsieger. Porsche hat für Le Mans folgende Fahrer gemeldet: Polensky/von Frankenberg und Helm Glöckler/Jaroslav Juhan werden die beiden 1500 ccm-Werkswagen steuern, während der Franzose Veuillet und der General Motors-Versuchsingenieur Arkus Duntov den 1,1-Liter Spyder fahren werden. Ein jetzt noch auf der Reserveliste stehender 1100er-Privat-Spyder soll mit der Mannschaft Olivier (Frankreich) und Jeser (Tübingen) besetzt werden. Gümo

Treffpunkt internationaler Spitzenklasse

Treffpunkt der großen Wagen einer großen Welt. Der OPEL KAPITÄN erntet begehrliche Blicke. Er ist elegant, komfortabel, energiegeladen. Seine fortschrittliche Konstruktion ließ ihn in kurzer Zeit zu einem Wagen von Weltgeltung werden. Sie lenken mit dem KAPITÄN einen Wagen, der stets und blitzschnell das tut, was Sie wollen. Überlegen meistern Sie jede Situation. Sie ruhen bequem auf breiten Schaumgummi-Sitzen. Die hervorragende Straßenlage gibt ein sicheres Fahrgefühl . . . wir könnten viel berichten von den großen Vorzügen des KAPITÄN, aber noch so viele Worte können Ihnen nicht das Erlebnis einer KAPITÄN-Fahrt vermitteln. Das ist eben etwas, was Sie am besten selbst erproben – und jeder OPEL-Händler wird Ihnen gern dazu verhelfen. Bitte, machen Sie eine Probefahrt . . . und dann lassen Sie Ihr eigenes Urteilsvermögen sprechen.

OPEL KAPITÄN DM 8 990.- a. W.



ADAM OPEL AG · RÜSSELSHEIM AM MAIN

Zu Gast in Weltklasse-Hotels

Vom ältesten deutschen Hotel, dem aus dem Jahre 1387 stammenden „Roten Bären" in der Schwarzwaldhauptstadt Freiburg/Br. bis zum modernen Neuzeithotel spannt sich ein weiter Bogen. An dessen Scheitelpunkt glänzen in Deutschland Hotels wie Breidenbacher Hof in Düsseldorf, Frankfurter Hof in Frankfurt, Vier Jahreszeiten in München, Kurhotels in Badenweiler, Baden-Baden, Bad Nauheim, Bad Neuenahr. An sie schließt sich der Reigen gastlicher Weltklasse-Hotels in Bad Gastein und Wien, in Genf und Rom, Paris und Madrid.

Nicht jedes moderne Großhotel kann man hier nennen oder schildern. Wer sein Auto zu einem fernen Ziel oder zu einer Reise durch die deutschen Lande lenkt, wählt als Rastziel häufig einen der größeren Badeorte, wenn sie an oder nahe der Fahrtroute liegen. Gern steigt man dort ab in den auf alle Fälle gediegenen und komfortablen Kurhotels, Kurhäusern und wie sie sonst noch heißen mögen: Römerbad in Badenweiler, Badehof in Bad Salzschlirf nahe Fulda, in Bad Mergentheim an der „romantischen Straße" am Kurhotel oder Kursanatorium Hohenlohe, am Kurhotel und Kursanatorium in Bad Neuenahr, Staatlichem Kurhotel Bad Pyrmont, Staatlichem Kurhotel Parkhotel im Herzheilbad Bad Nauheim, Hotel Bad Schachen oder in Freudenstadt und Herrenalb, Triberg, Bad Reichenhall usw.

Mitunter sind die führenden Großhotels besetzt und die kleineren Häuser entbehren viel zu oft noch jener Bequemlichkeit, die heute eben sehr viele Autofahrer erwarten.

Weltklasse-Hotels lassen sich eine gediegene und bequeme Ausgestaltung der Gästezimmer und sonstigen Räume angelegen sein, sie bringen teilweise überraschende Einrichtungen. Viel beachtet wurde eine Zeitlang das Großhotel „Duomo" der italienischen Zweimillionenstadt Mailand mit seinen Schwebezimmern. Bei diesen schwebte über einem Teil des weiträumigen Zimmers eine kleinere zweite Decke, die mittels Wendeltreppe erreichbar war und über die man zu den dort oben — getrennt vom Wohnzimmer und doch innerhalb desselben — aufgestellten Betten gelangte. Diese extravagante Luxusschlafgelegenheit mußte inzwischen in verschiedenen Zimmern wieder ausgebaut werden. Die Betten stehen wieder normal, weil den Gästen ein Übermaß an gar zu „neuzeitlichem Luxus" offenbar nicht behagt hat.

Ein hochmodernes Luxushotel in Knokke in Belgien rühmte sich eine Zeitlang, das teuerste in Europa zu sein. Es bietet seinen Gästen modernsten Komfort mit erlesenem künstlerischem Geschmack, überbietet darin aber beispielsweise die Bestzimmer des Kurhotels Römerbad in Badenweiler ebensowenig wie die Zimmer der durchgehend modernisierten Kurhotels in den Staatsbädern. Wirksam erscheint hier wie da die



„Lieber Herr, laut Hausordnung dürfen Sie Ihren Kabinenroller leider nicht mit aufs Zimmer nehmen!"

geschmackvolle Abstimmung der Farben bei Teppichen, Übergardinen, Vorlegern, Badetüchern und Badeteppichen, gute Bilder und die gesamte sorgliche Gestaltung der einzelnen Appartements.

Mag auch der Mammutpalast „Panhans" auf dem Semmering bei Wien mit zeitweilig 800 Betten den Anspruch auf die Bezeichnung „größtes Hotel Europas" erhoben haben, so hielt Hotel de l'Europe im hochalpinen Bad Gastein in Österreich doch allzeit die Spitze als Groß-Kurhotel. Es hat 10 Geschosse zur Talseite! Mit und neben „Sacher" in Wien gilt es als Spitzenhotel Österreichs, wenngleich Innsbruck inzwischen elegante Neubauten aufführte und auch Salzburg im Frühjahr 1955 ein modernes Hotel eröffnen konnte.

Die Schweiz mit ihrer Hotellerie von Weltrang erbaute „du Rhone" in Genf, um den Anschluß an die Weltklasse-Hotels nicht zu verlieren. Es scheint, als habe selbst das allerneueste der Luxushotels Europas, das in Madrid von einem bekannten amerikanischen Hotelfachmann kürzlich errichtete Hotel „Wellington", das Genfer Hotel „du Rhone" nicht mehr zu übertreffen vermocht. Wie das neueste der Berliner Großhotels, Hotel „Kempinski" am Kurfürstendamm, so ist „du Rhone" in Genf ein glattgesichtiger heller Neuzeitbau, sowohl luxuriös wie mit größter Lautlosigkeit geisterhaft schnell arbeitend — Haus für anspruchsvollste Gäste, unter denen sich Exkönige, Exoten aus allen Weltgegenden, Finanzgrößen, Künstler und fast täglich Menschen bewegen, deren Bild von den Titelseiten der Illustrierten schaut. Rohrpostanlagen, Fernschreiber, Neonlicht, unauffällig eingebautes Radio im Zimmer, Telefon neben Bett und Badewanne, beleuchtete Wandschränke, automatischer Schuhputzschrank (daher keine Schuhe auf Korridoren) u. a. Neuerungen überraschen im Genfer Hotel den Gast. Neben dem Telefon liegen Block und Bleistift; alle Fernsprechteilnehmer der Schweiz lassen sich durch Selbstwählen unmittelbar erreichen. Das Frühstück wird nach Nummern auf der Frühstückskarte telefonisch bestellt, 43 verschiedene Frühstücke, deren jedes nach längstens drei Minuten auf fahrbaren Tischen ins Zimmer gerollt kommt. Bis zu 35 verschiedene Nationen werden zeitweilig an einem einzigen Tag in diesem Hotel an der Rhone gezählt.

Ins „Duomo" am Domplatz von Mailand, ins „Hassler" (Villa Medici) im Zentrum von Rom, ins „Ritz" in Paris, in „Vier Jahreszeiten" in München und „Breidenbacher Hof" in Düsseldorf, in alle derartige Erstrang-Hotels wenden sich keineswegs nur Menschen der höchsten Kreise. Häufig läßt sich kein Unterschied zwischen einem Kaufmann aus Karlsruhe, den der Besuch eines derartigen Hotels gelockt hat, und einem Exkönig in unauffälliger Eleganz erkennen. Meist bestimmt der Wunsch nach vollkommener Bequemlichkeit, wie auch das Verlangen nach auserlesener Küche, die derartigen Häusern angemessen ist, die Wahl eines der Hotelpaläste in Städten und Kurorten. Nicht so sehr „Luxus" fordert der heutige Gast zu seiner Bequemlichkeit während der Kur oder auf Reisen, sondern sorgfältige Bedienung, auswahlreiche Küche und einen Menschenkreis, zu dem er sich zugehörig fühlt.

Karl Lütge



Der meistgefahrene Reifen der Welt

Jetzt wieder in Deutschland

Seit 40 Jahren werden mehr GOODYEAR-Reifen gefahren als irgend ein anderer Reifen der Welt.

Seit 40 Jahren werden mehr neue Wagen mit GOODYEAR-Reifen ausgerüstet als mit irgend einem anderen Reifen der Welt.

Seit 40 Jahren werden mehr Menschen und Güter auf GOODYEAR-Reifen befördert als auf irgend einem anderen Reifen der Welt.

Das sind Tatsachen, die für sich sprechen, Tatsachen, die eine ungewöhnliche Bevorzugung erkennen lassen, wie sie nur solche Reifen erfahren können, deren überragende Güte allgemein anerkannt ist und die in ihrer Kilometerleistung, Sicherheit, Stärke und Bequemlichkeit nicht zu überbieten sind.

Wir sind stolz darauf, jetzt ankündigen zu können, daß diese hochqualifizierten Reifen nun auch den deutschen Autofahrern zur Verfügung stehen.

Der Reifenhandel führt wieder GOODYEAR-Reifen, die in Deutschland nach den Erfahrungen und Erkenntnissen der GOODYEAR-Forschung hergestellt werden und nicht mehr kosten als andere Reifen.

GOODYEAR

DEUTSCHE GOODYEAR G.M.B.H. KÖLN

Ist Schaumgummi wirklich Gummi?

Die vielen Kinder einer Mutter mit Namen Hevea

Da dem Schaumgummi auch heute noch trotz seiner weiten Verbreitung Eigenschaften der normalen und bekannten Gummierzeugnisse zugeschrieben werden, diese aber als nachträglich und daher als nicht zutreffende Vorurteile aufgefaßt werden müssen, haben die maßgebenden Hersteller die Bezeichnung Latex-Schaum eingeführt. Latex-Schaum ist nur ein Teil des umfangreichen Produktionsprogramms unserer Kautschukfabriken. Dieses ist in seiner Vielfalt und Verschiedenheit von dem Laien kaum mehr zu überblicken. Das Ziel dieser Darlegungen der DUNLOPILLO GmbH. ist, das wichtige Gebiet der Schaum-Werkstoffe in ihrer unterschiedlichen Herstellung und mit ihren recht abweichenden Eigenschaften aufzugliedern.

Die Ausgangsrohstoffe für alle Gummifabriken sind einmal der Naturkautschuk und zum zweiten der Kunstkautschuk (wie Buna etc.). Naturkautschuk wird durch Anzapfen von plantagenmäßig angebauten Gummibäumen (hevea brasiliensis) gewonnen. Kunstkautschuk in seinen vielfältigen Endprodukten einschließlich der neuen Kunstschaumstoffe entspringt einem verwickelten chemischen Produktionsprozeß, bei dem die Ausgangsstoffe für die synthetische Herstellung durchaus verschieden sein können.

Von Übersee werden den Fabriken für zwei Herstellungsarten Kautschukballen und Kautschukmilch angeliefert. Fester Kautschuk wird aus koagulierter Kautschukmilch hergestellt. Die Kautschukmilch, der Latex, verhält sich wie tierische Milch. Um das Gerinnen zu beschleunigen, werden dem Latex in großen Flachbehältern Säuren zugesetzt oder das Wasser wird verdampft. Der „koagulierte" Latex wird ausgewalzt und ihm die Flüssigkeit restlos entzogen. Durch anschließende Lufttrocknung erhält man Kreppgummi, durch Räuchertrocknung den braunen Kautschuk, die sogenannten smoked sheet. Im Gegensatz zum festen Kautschuk wird bei der Kautschukmilch (Latex) das Gerinnen durch Zusatz von Ammoniak verhindert. Zur Einsparung unnötigen Transportgewichts wird lediglich vorher durch Ausschleudern der Flüssigkeitsgehalt des Latex erheblich herabgesetzt. Der Transport erfolgt in Spezialtankwagen und -dampfern.

Am Anfang jeder Verarbeitung von Festkautschuk muß dieser zu einer homogenen und plastischen Masse umgeformt werden. Diese Plastizierung geschieht in mehreren Phasen: Zerschneiden der Kautschukballen, Kneten und Walzen. Will man aus dieser plastischen Masse porige Produkte herstellen, so besteht die einzige Möglichkeit darin, mit den chemischen Zusätzen wie Alterungsschutzmittel, Beschleuniger usw. auch Blähmittel einzumischen. Diese blähen während des durch Erwärmen vorgenommenen Vulkanisationsprozesses, durch den der plastische Zustand des Kautschuks in den elastischen des Gummis übergeht, das Material durch eine Vielzahl von Gasbläschen auf. Das Ergebnis sind z. B. Moosgummi und Schwammgummi. (Vorgang wie bei Backpulverkuchen).

Schaumgummi — aber wollen wir genau sein: Latex-Schaum wird nur aus reiner Kautschukmilch hergestellt. Der in der Fabrik eintreffende Latex wird nach kurzer chemischer Aufbereitung unter Zusatz von Geliermitteln zu Schaum geschlagen. Die Menge ist genau für die Heizform berechnet, die Dauer des Schaumschlagens zeitlich festgesetzt, da hiermit der Luftgehalt des Endproduktes, also seine Porosität, bestimmt wird. Der Latex-Schaum kommt dann in die Heizform und wird hieraus als fertiges Endprodukt entnommen. Auswaschen und Trocknen aller Produkte beschließt den verhältnismäßig einfachen Herstellungsgang. Ein anderes Verfahren erzielt denselben Effekt der Schaumbildung durch gleichmäßiges Einblasen von Luft oder Gas in den Latex.

Auf der Festkautschukseite werden Produkte wie Schläuche, Luftreifen, Bälle, Schuhzeug, Schwämme, Gummifußböden, Transportbänder usw. erzeugt. Zur Herstellung aus „flüssigem Kautschuk" gehören außer dem verhältnismäßig jungen Latex-Schaum größtenteils die „Tauchartikel" wie Gummihandschuhe, Luftballons und ähnliches, deren Herstellung durch Eintauchen von Formen in Latex mit anschließender Vulkanisation gekennzeichnet ist.

Noch ein Wort zu den Eigenschaften der Erzeugnisse aus Naturkautschuk. Die Anwendungsgebiete stellen in dieser Hinsicht ihre Forderungen. So sind fast alle Produkte der Festkautschukseite gleichermaßen zäh wie elastisch, kerb- und abriebfest. Diese Ergebnisse werden vor allem durch entsprechende chemische Zusätze erzielt. Bei den Erzeugnissen der Naßkautschukseite steht im Vordergrund sehr hohe Elastizität. Daher werden Füllmittel und ähnliches so gut wie gar nicht verwendet. Vielmehr versucht man hier die natürliche Elastizität des Kautschuks möglichst zu erhalten, die auf der anderen Seite durch das Walzen, Kneten und Mastizieren notwendigerweise herabgesetzt wird. Sie ist bei all diesen Gummiwaren ja auch nicht in so hohem Maße erforderlich. Tauchartikel und Latex-Schaum aber besitzen als größten Vorteil eben diese erstaunliche Dauerelastizität.

Das Geheimnis der fast unbeschränkten Lebensdauer von Schaumgummierzeugnissen ist physikalischer Natur. Latex-Schaum mit seinen Millionen von Luftbläschen, die durch kleinste Kanäle miteinander verbunden sind, hat eine praktisch unendlich große Oberfläche. Alle Beanspruchungen mechanischer Art wirken nur indirekt auf das Material. Der Regulator und Mittler ist die in diesen Bläschen enthaltene Luft. Ein Schonen des Materials bei jedem Arbeiten ist die Folge, daher kein Verschleiß, keine Ermüdung der Elastizität und höchste Lebensdauer. Voraussetzung allerdings ist eine materialreine Qualität, die eine von Füllmitteln durchsetzte Molekularstruktur ausschließt. In diesem Zusammenhang muß gleich noch dem Vorurteil, man müsse auf Latex-Schaum schwitzen oder es müsse sich dort Feuchtigkeit niederschlagen, begegnet werden.

Wie schon Buna und die anderen synthetischen Gummisorten viele aus Naturkautschuk hergestellte Artikel nicht oder nicht voll ersetzen können, darf auch auf Grund der andersartigen Eigenschaften der Kunstschaumstoffe bei diesen auf das gleiche Ergebnis geschlossen werden. Das soll kein Qualitätsvergleich sein, sondern nur die Tatsache erhärten, daß verschiedene Produkte mit unterschiedlichen Ausgangsstoffen nicht unbedingt die gleichen Eigenschaften besitzen. Neu geschaffenes Material kann durchaus alte Verwendungsgebiete erobern, darüber hinaus aber viele neue Anwendungsmöglichkeiten erschließen.

Die Herstellung von Kunstschaumstoffen ist noch von einem gewissen Neuigkeitsfluidum umgeben. Bekannt sein dürfte, daß zwei chemische Flüssigkeiten als Komponenten A und B bei einem Zusammenfluß aufschäumen und erstarren. In ihrer Erscheinungsform Latex-Schaum-Produkten ähnlich weichen die technologischen Eigenschaften doch erheblich — auch in der Elastizität — von denen des Naturschaumes ab. Die Vorteile aber liegen vor allem in der Möglichkeit, neue Anwendungsgebiete mehr technischer Natur zu finden, auf denen Latex-Schaum bisher versagen mußte. So kann abschließend gesagt werden, daß alle Schaumprodukte — angefangen vom Badeschwamm der Festkautschukseite über die Matratze aus Latex-Schaum bis hin zu stark mechanisch beanspruchten Polsterungen aus Kunstschaum den vielfältigsten Anforderungen und Wünschen unseres modernen technischen Zeitalters entsprechen werden. *Fi.*

Jeder hat sein Steckenpferd



dem er seine freie Zeit widmet. Autofahrer, die ihre Zeit hinter dem Steuer des traditionell verläßlichen Skoda-Wagens 1200 verbringen, gibt es Hunderttausende auf der Welt.

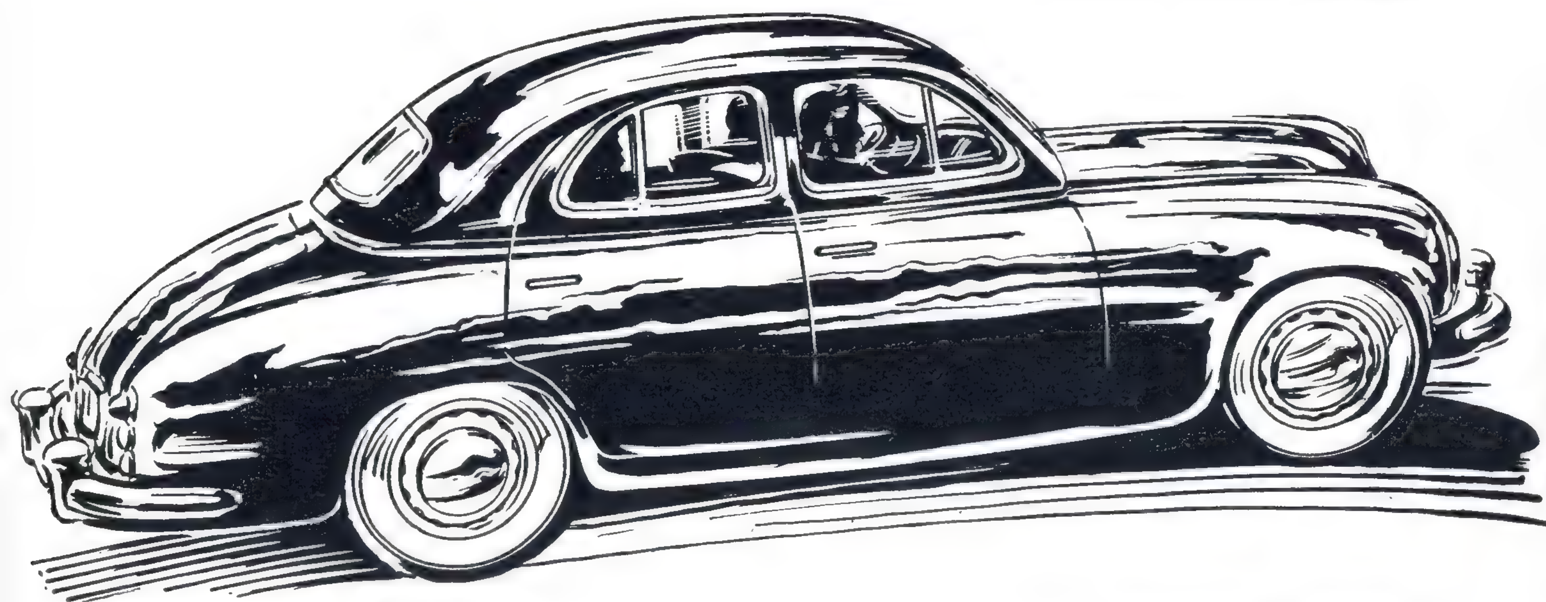
Das letzte Modell Skoda 1200 ist ein Wagen mit vielfachen Vorteilen, ein Wagen der Neuzeit. Modernste Konstruktion, vollkommen eingefedert. (Selbständige Federung jedes Rades.) Geräumige Karosserie mit geschmackvoll gelöstem Interieur bietet den Reisenden jede Bequemlichkeit. Mit seiner Leistung, Verläßlichkeit und Haltbarkeit wird dieser Wagen höchsten Anforderungen gerecht; er selbst hat minimale Ansprüche in bezug auf Betrieb und Wartung.



ŠKODA

»1200 A«

Preis ab Grenze: DM 5.400.–



Importeur für Süddeutschland:

KÖNIGIN-GROSS-GARAGE
AUTO-PACHTNER
MÜNCHEN 23
KAULBACHSTRASSE 82-86
Fernruf 32901-02

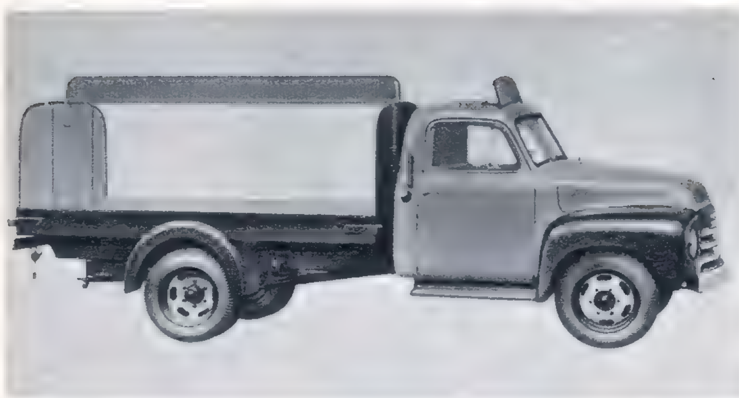
Importeur für Norddeutschland:

ASCHOFF & CO GMBH
KREFELD
OPPUMER STRASSE 67-69
Fernruf 28427

Bezirksvertretungen zu vergeben

MOTOKOV – PRAHA – TSCHECHOSLOWAKEI

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR SPORT



Detailarbeit in Rüsselsheim

Auch ohne große Ankündigungen fließen bei Opel laufend Verbesserungen in die Serie ein. So ist jetzt vom Schnellastwagen „Blitz“ einiges Neue zu vermerken.

An erster Stelle für den Unternehmer steht, daß die Nutzlast um rund 200 kg erhöht wurde, womit der Blitz nunmehr als Zweitonner zu bezeichnen ist. Achsen und Federn wurden entsprechend verstärkt und die Leistung des Motors von seither 58 auf 62 PS bei 3700 U/min erhöht. Ein neues Ansaugrohr und der verbesserte Vergaser mit besonderer Teillaststeuerung haben diesen Leistungszuwachs ermöglicht, ohne daß der Normverbrauch angestiegen wäre (13,5 Liter/100 km). Um die Korrosionsfestigkeit zu verbessern, hat der Kühler jetzt Kupferlamellen.

Kupplung und Hinterachse sind geblieben, so daß auch die Höchstgeschwindigkeit nach wie vor auf 95 km/st beziffert wird. Entscheidend neu ist jedoch das Getriebe, das zunächst andere Gangabstufung, weiter aber Sperrsynchronisation erhielt (II. bis IV. Gang) und somit auch der neuesten Tendenz entspricht. Die Übersetzung der unteren beiden Gänge wurde im Interesse größerer Bergsteigefähigkeit verstärkt (jetzt 1 : 5,42 und 1 : 2,91 statt seither 1 : 4,48 und 1 : 2,61). So wuchs die Steigfähigkeit im I. Gang von 22 auf 29%, im II. Gang von 12 auf 15%. Selbstverständlich kommt diese Übersetzung auch der Beschleunigung in der Steigung und beim Anfahren zugute, wie die gewonnenen 4 PS dem Blitz auch in den oberen Gängen einen noch besseren Abzug verleihen.

Der Pritschenwagen hat in der neuen Form ohne Plane 2050 kg, mit Plane 2000 kg Nutzlast. Mit 3800 kg zulässigem Gesamtgewicht beträgt das Leistungsgewicht 61 kg/PS (leer 28 kg/PS). Nach wie vor wird das Fahrzeug mit dem normalen Radstand von 3300 mm geliefert, auf Wunsch auch mit 3750 mm (Nutzlast dann 1965 bzw. 1900 kg). Der Preis von DM 8250,— (ohne Plane) bzw. 8600,— (mit Plane) ist geblieben. Seit der Dieselkraftstoffpreis durch das Verkehrsfinanzgesetz um DM —,10 je Liter angehoben wurde, genießt der Schnellastwagen mit Otto-Motor noch größere Beachtung, obwohl der Opel Blitz stückzahlmäßig in seiner Klasse ohnehin schon weit in Führung liegt. *bk.*

Das ist Luxus-Parken!

Eine neue, mit privaten Mitteln gebaute Großgarage in San Franzisco. Sie ist Tag und Nacht geöffnet und machte bereits im ersten Monat nach der Eröffnung Gewinn. Foto: dpa



Steuer, Recht, Versicherung

Polizeiliche Sonntags-Nachhilfestunden sind Grundgesetz-Verletzung

Der sonntägliche Verkehrs-Nachhilfeunterricht, den die Polizeibehörden da und dort „strafweise" veranstalten, wurde gerichtlich für unzulässig erklärt. Ein Kraftfahrer, der sich eine geringfügige Verkehrsübertretung hatte zuschulden kommen lassen und deswegen vom Amtsgericht zu einer kleinen Geldstrafe verurteilt worden war, leistete der sich daran anschließenden polizeilichen Ladung zum Verkehrsunterricht nicht Folge und klagte auf Aufhebung des polizeilichen Bescheides beim Landesverwaltungsgericht Hannover.

Das Gericht hat ihm recht gegeben und ihn von der Teilnahme am Verkehrsunterricht befreit. In der Urteilsbegründung wurde festgestellt, daß die Vorladung der Straßenverkehrsbehörde zum Sonntagsunterricht eine unerlaubte Beschränkung des Grundrechts der persönlichen Freiheit und damit in allen Fällen unzulässig sei (AH I 254/54). Nach der Verfassung dürfe eine Beschränkung der persönlichen Freiheit nur durch ein von der zuständigen gesetzgebenden Versammlung beschlossenes Gesetz erfolgen. Als solches sei aber die hier einschlägige Straßenverkehrsordnung nicht anzusprechen, weil sie nicht vom Bundestag, sondern im Verordnungswege vom Bundesverkehrsminister erlassen worden sei. Dr. G.

Kennzeichen-Lämpchen brennt nicht

Die Pflicht des Kraftfahrers, die Fahrzeugbeleuchtung in Ordnung zu halten, darf nicht überspannt werden, entschied das Bayerische Oberste Landesgericht in einem Fall, der jedem von uns täglich passieren kann. Polizisten stellten bei einer Straßenkontrolle fest, daß bei einem Personenwagen das Lämpchen der Kennzeichenbeleuchtung ausgebrannt war. Der Fahrer konnte zwar nachweisen, daß er noch am Tage zuvor seinen Wagen in einer Reparaturwerkstätte einer gründlichen Überprüfung hatte unterziehen lassen und daß er sogar noch vor Antritt der Fahrt sich davon überzeugt hatte, ob die Kennzeichenbeleuchtung auch wirklich funktioniere. Dennoch hatte das Amtsgericht den Fahrer zu einer Geldstrafe verurteilt. Ein Fahrzeugführer, der seinen Wagen stark strapaziere, müsse sich während der Fahrt von Zeit zu Zeit vergewissern, ob die Kennzeichenbeleuchtung noch brenne.

Das Bayerische Oberste Landesgericht hat dieses Urteil aufgehoben und den Fahrer nunmehr freigesprochen (1 St 703/54). Begründung: Wenn sich ein Fahrzeugführer vor Antritt der Fahrt davon überzeugt habe, daß die Beleuchtungseinrichtung in Ordnung sei, so müsse das im allgemeinen genügen. Man könne allenfalls noch bei einer Unterbrechung der Fahrt von ihm verlangen, daß er sich vergewissere, ob die Beleuchtungseinrichtung vorschriftsmäßig brenne. „Im übrigen wird sich die Pflicht zu einer Überprüfung während der Fahrt nur aus einem besonderen Anlaß ergeben, wie z. B. nach dem Sturz mit einem Motorrad, nach einem sonstigen Unfall, nach Befahren einer besonders schlechten Straßenstelle oder bei Anzeichen, die auf einen Mangel hindeuten." Dr. G.

Augenverletzung durch Schottersteine

Auf einer frisch geschotterten Straße wird ein sorgsamer Kraftfahrer schon im Interesse seiner Bereifung nicht allzusehr auf das Gaspedal treten. Das Oberlandesgericht Koblenz hat nunmehr rechtskräftig entschieden (5 U 488/54), daß hier eine Geschwindigkeit von 30 bis 40 km/st schon zu hoch sein kann.

Im einzelnen lag der Fall so: Ein Autofahrer und ein Radler waren sich auf einer Landstraße 2. Ordnung begegnet. Als sie sich auf gleicher Höhe befanden, schleuderte ein Reifen des Wagens einen Stein in die Höhe, der unglücklicherweise das Auge des Radfahrers traf. Die Folgen waren sehr bedauerlich. Die Sehfähigkeit des Auges wurde so stark vermindert, daß der Verunglückte damit nur noch hell und dunkel unterscheiden kann.

Der Radfahrer hat seinen Schadenersatzprozeß gegen den Kraftwagenbesitzer gewonnen. Den naheliegenden Einwand des Autofahrers, es habe sich um ein unabwendbares Ereignis gehandelt, ließen die Koblenzer Richter nicht gelten. Jeder Kraftfahrer wisse, daß die rotierenden Reifen eines Wagens die auf der Straße liegenden Steine erfassen und in alle Richtungen schleudern könnten. Deshalb müsse er, sobald er Schottersteine auf der Straße liegen sehe, diesem Straßenzustand mit äußerster Sorgfalt Rechnung tragen. Da die Schleuderkraft der Steine aus naturgesetzlicher Notwendigkeit um so größer sei, je schneller sich die Räder drehten, müsse er nach den Umständen seine Geschwindigkeit herabsetzen, um Schädigungen Dritter zu vermeiden.

Den Radfahrer dagegen treffe kein Mitverschulden. „Es wäre eine Überspannung seiner Sorgfaltspflicht, wollte man ihm zumuten, auf dieser Straße sich vor jedem Kraftfahrzeug aus dem Gefahrenbereich abspringender Steine zu bewegen." Dr. G.

„Gelb" auf der Ampel

Bei automatisch bedienten Verkehrsampeln entstehen manchmal unangenehme Zweifelssituationen für den Kraftfahrer beispielsweise dann, wenn er mit schneller Fahrt bei grünem Licht auf die Kreuzung zufährt und die Verkehrsampel plötzlich auf gelb schaltet. Der Kraftfahrer steht dann vor der Wahl, scharf zu bremsen, um vielleicht in der Mitte der Kreuzung zum Stehen zu kommen, oder Gas zu geben und schnell noch über die Kreuzung zu huschen.

Das Oberlandesgericht Oldenburg hat in einem Urteil (Ss 396/54) diese zweite Möglichkeit als die bei dieser Verkehrslage einzig richtige Entscheidung bezeichnet. Das Gesetz mache nämlich zwischen dem Gebot „Anhalten" bei gelbem Licht und dem unbedingten „Halt" bei rotem Licht einen Unterschied. Das gelbe Fahrtzeichen stelle auch zeitlich nur ein kurzes, „die Förderung des flüssigen Verkehrsablaufes bezweckendes Zwischen- und Vorbereitungszeichen" dar. Das lasse erkennen, daß bei gelbem Licht dem Verkehrsteilnehmer nicht schlechthin und unbedingt „Halt" geboten werde, sondern daß er noch die Möglichkeit haben solle, sich in seinem Verhalten auf das folgende Haltegebot bei Rotlicht einzustellen. „Gelb" bedeute deshalb für den herankommenden Verkehrsteilnehmer, seine Bremsen zu betätigen, um vor der Kreuzung anzuhalten. Wenn ihm dies aber unter Berücksichtigung der Fahreigenschaften seines Fahrzeuges und seiner dem Verkehr bisher angepaßten Geschwindigkeit nicht mehr möglich sei, könne ihm gegenüber das gelbe Fahrtzeichen nur den Sinn haben, mit der nach der Verkehrslage möglichen Beschleunigung in die Kreuzung noch einzufahren und sie zu überqueren. Das Oberlandesgericht Oldenburg wies zugleich in seinem Urteil allerdings darauf hin, daß damit kein Freibrief erteilt werde, bei „Gelb" durch absichtliches Beschleunigen ein sonst noch mögliches Anhalten vor der Kreuzung zu vermeiden. Dr. G.

Vorläufige Weiterbenutzung beschlagnahmter Kraftfahrzeuge

Grundsätzlich können zollamtlich beschlagnahmte Kraftfahrzeuge den Kraftfahrzeughaltern zur vorläufigen Weiterbenutzung nur gegen Sicherheitsleistung überlassen werden. Ausnahmsweise kann jedoch von der Sicherheitsleistung abgesehen werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) dem Kraftfahrzeughalter ist die Sicherheitsleistung nicht möglich;

b) Umfang und Unrechtsgehalt der die Beschlagnahme begründenden Straftat stehen in einem solchen Verhältnis zur Strafe der Einziehung, daß eine Rückgabe des Kraftfahrzeugs im Gnadenweg zu erwarten ist;

c) das Kraftfahrzeug ist im Inland zugelassen.

Zollamtlich wird hierbei ein strenger Maßstab angelegt und geprüft, ob nicht teilweise Sicherheit erlangt werden kann. Ist bei der Beschlagnahme zu erwarten, daß dem Halter die Sicherheitsleistung zu einem späteren Zeitpunkt möglich wird, so wird die Überlassung ohne Sicherheitsleistung auf diesen Zeitraum befristet. Die Überlassungsverträge werden unter Anlehnung an ein amtliches Vertragsmuster abgefaßt. Im übrigen ist man amtlich damit einverstanden, daß die Vorsteher der Zollämter I und die Zollgrenzkommissare ermächtigt werden, Überlassungsverträge im Auftrage des Hauptzollamtsvorstehers abzuschließen, wenn dieser oder sein Vertreter längere Zeit nicht erreichbar sind und die damit verbundene Verzögerung für die Betroffenen eine unbillige Härte darstellen würde. Z.

Kraftfahrzeugkosten der freien Berufe

Nach der bisherigen Rechtsprechung konnten Angehörige der freien Berufe die Kosten für Fahrten mit ihrem Wagen zwischen Wohnung und Praxis nur dann als Betriebsausgaben absetzen, wenn sie den Wagen ohnehin überwiegend für Berufszwecke benötigten. Daraus ergab sich, daß Angehörige der freien Berufe, soweit bei ihnen nach der Art ihrer Tätigkeit auswärtige Besuche in größerem Umfang nicht in Frage kamen, wie z. B. Röntgenärzte, Augenärzte, Zahnärzte, Ohrenärzte, sonstige Spezialärzte, bisher nicht die Möglichkeit hatten, Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Praxis in vollem Umfang als Betriebsausgaben abzusetzen. Derartige Aufwendungen wurden ihnen bisher lediglich in entsprechender Anwendung des an sich nur für Arbeitnehmer gültigen § 9 Ziff. 4 lediglich insoweit anerkannt, als sie notwendig waren, wobei als „notwendig" in der Regel nur die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel anerkannt wurden.

Diesen engen Standpunkt gibt nunmehr ein neues Urteil des Bundesfinanzhofs vom 10. 2. 1955 (IV 404/53 U) auf. Dem Urteil lag folgender Tatbestand zugrunde: Ein selbständiger Röntgenfacharzt wohnte 9,5 km vom Ort seiner Praxis entfernt. Er hatte seinen Kraftwagen vorwiegend für Fahrten zwischen Wohnung und Praxis angeschafft und benutzt. In bewußtem Gegensatz zur bisherigen Rechtsprechung erkennt das Urteil die Fahrtaufwendungen zur Praxisstätte in vollem Umfang als Betriebsausgaben an unter Hinweis darauf, daß der nur für Arbeitnehmer gültige § 9 Ziffer 4 EStG hier nicht angewandt werden dürfe. Es soll grundsätzlich im Ermessen des Steuerpflichtigen liegen, welche Aufwendungen er für den Betrieb macht, wobei es nicht erforderlich sein soll, daß die Aufwendungen, objektiv gesehen, nötig oder zweckentsprechend sind. Mit Recht betont das Urteil, daß andere Berufsgruppen, die nach dem „Gewinn" besteuert werden (Gewerbetreibende und Landwirte), stets die Fahraufwendungen zum Betrieb als Betriebsausgaben absetzen können. Demgemäß müssen auch Angehörige der freien Berufe derartige Kosten selbst dann als Betriebsausgaben absetzen können, wenn sie den Wagen vorwiegend zwecks Benutzung für Fahrten zwischen Wohnung und Praxis angeschafft haben. Wird ein derartiger Wagen auch privat benutzt, so sind nach Auffassung des Bundesfinanzhofs bei der Ermittlung des privaten Nutzungsanteils sowohl die beweglichen wie auch die festen Kosten in die Verteilung einzubeziehen

Nicht entschieden ist durch den Bundesfinanzhof die Frage, ob die Aufwendungen für einen Kraftwagen bei Fahrten von der Wohnung zur Praxis auch dann abzugsfähig sind, wenn ein Steuerpflichtiger aus persönlichen Gründen ungewöhnlich weit von der Praxis entfernt wohnt. Hier hat die Rechtsprechung bisher angenommen, daß die hierdurch entstandenen Mehrkosten gemäß § 12 EStG zu den nicht abzugsfähigen Kosten der Lebenshaltung gehören. Dr. H.

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Oberbayern

Grainau, 765-1000 Mtr.

Hotel Post. Ruhig. Neuzeitlich. Ausgangsp. für Zugspitzfahrten. Skilift. Garage. Tel. 855

Mittenwald

der hochalpine Ferienplatz am Karwendelgebirge. Zentr. Ausgangsp. f. Autotouren zu den schönsten Plätzen Südbayerns, Tirols und der Dolomiten.

Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. **A.D.A.C.-Vertragshotel**

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209, Skigelände. J. Kemser

München

Weinstube Gottschalk n. d. Hofbräuhaus. Nachtlokal, warme Küche bis 4 Uhr früh, eig. Konditorei, Spez. v. Grill, Stimmungsmusik, gepfl. Fl.- u. Schoppenweine. Bew. Parkplatz. *Josepha Warzlberger*

Schwarzwald

Schluchsee

Hotel Schiff. Sommer- und Wintersaison. Erstklassige Küche. Großer Parkplatz. Tel.: 52

Italien

Fasano/Gardasee

Hotel Centrale Fasano - ein sehr gepfl. Haus, in dem sich der deutsche Gast wohlfühlt.

Lido Venedig

Hotel Villa Nora - von deutschen Gästen bevorzugt - ADAC- und AvD-Mitglied - Strandnähe - Garten - Garage.

Rom

Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Torbole, Gardasee

Kaldor's Hotel „Casa Beust", altbek. Patriziervilla, umgebaut, herrliche Lage, Bad, Garten, Parkplatz, Garage. Telefon Riva 51 - 11

Südtirol

Bozen, 265 mtr.

Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Brunico - Bruneck

Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Corvara-Badia, Provinz Bozen

Hotel Posta-Zirm, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

Franzensfeste-Fortezza

Posthotel Reifer, Knotenp. Dolom./Süden, bekannt gute Küche und Weine - Jausenstation.

Karersee, 1609 mtr., Dolomiten

Hotel Latemar. 150 B., mod. einger. Restaurt. Gar., Parkpl. Tel. 5-92. Fam. Überbacher.

La Villa, Val Badia

Hotel Dolomiti. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

Mauls-Mules

Gasth. Stafler, Mauls a. d. Brennerstr., 25 km v. d. Grenze entf., Hist. Gebd., modernis., Garage.

Meran

Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

San Martino di Castrozza (Dolomiten) 1500 m

Hotel Colbricon. Aller Comfort, 34 Betten. sonnige Terrasse, eig. Gar., Tel. 16. Bes.: Visona

Sterzing, Vipiteno

Parkhotel Stötter. Gutes Haus m. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Waidbruck, Ponte Gardena

Einkehr „Kalter Keller", das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz

Eine freudige Überraschung für Sie und Ihre autofahrenden Freunde



Zu den schönsten Fleckchen Deutschlands, über die interessantesten Straßen und zu guten lukullischen Genüssen führt Sie „Das Kursbuch für Wagen und Magen".

Dieses reizende, für jeden Auto-Fahrer unentbehrliche Buch, können Sie sich leicht verdienen, denn dieser wertvolle Autoführer oder aber eine Auslands-Autokarte nach Ihrer Wahl innerhalb der angegebenen Länder sind die Prämien für Sie, wenn Sie uns ein Jahres-Abonnement für



vermitteln.

Wir liefern Ihnen die Werbeprämie sobald durch den neuen Leser die erste Vierteljahresrate bezahlt ist.



Bitte hier abtrennen und einsenden an:

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., STUTTGART POSTFACH 1042

Senden Sie bitte das Fachblatt aller Motorfreunde

„das AUTO MOTOR und SPORT"

zum vierteljährlichen Bezugspreis von DM 6,75 bei vierzehntäglicher Erscheinungsweise an:

Vor- und Zuname ....

Ort ....

Straße und Hausnummer ....

.... Datum .... Unterschrift des neuen Lesers

Das Abonnement gilt zunächst für die Dauer eines Jahres und verlängert sich bis auf Widerruf.

Als Prämie für den nebenstehend genannten neuen Abonnenten bitte ich: den wertvollen Autoführer

○ **„DAS KURSBUCH FÜR WAGEN UND MAGEN"**

oder

○ **eine AUSLANDS-AUTOKARTE von der Schweiz, Benelux, Frankreich, Italien, Jugoslavien, Skandinavien, Spanien-Portugal,** an folgende Adresse zu übersenden

Bitte ankreuzen (x) und bei der Landkartenauswahl das gewünschte Land unterstreichen

Vor- und Zuname ....

Ort ....

Straße und Hausnummer ....



Die Autosuper von Telefunken

Telefunken bringt in diesem Frühjahr 4 Autosuper. Den „Selektor" (UKW-Empfänger mit automatischer Stationseinstellung), sowie die Geräte II D 61 (UKW mit Drucktasten), I D 61 (LW, MW, KW mit Drucktasten) und I D 62 trop (Exportgerät mit ausgedehntem Kurzwellenteil).

Für die Entwicklung der Autoempfänger strebte Telefunken von jeher an, daß das Gerät die Aufmerksamkeit des Fahrers so wenig in Anspruch nehmen darf wie möglich. Bei der wachsenden Schnelligkeit heutiger Wagen ist das besonders bedeutsam. Deshalb führte Telefunken bereits 1951 als erster die Drucktasten am Empfänger ein. In Fortsetzung dieser Ausrichtung wird nunmehr an dem neuen Telefunken-Autosuper „Selektor" die Abstimmung völlig automatisch durchgeführt.

Der Empfänger hat eine breite Drucktaste. Ein leichter Druck darauf, ohne hinzusehen, und der Abstimmzeiger wandert selbsttätig über die Skala des eingestellten Wellenbereiches Mittel oder UKW. Sobald er auf eine empfangswürdige Station kommt, hält er von selbst an und stellt sich haarscharf auf genaueste Abstimmung ein. Ist die Skala durchlaufen, geht er in die Anfangsstellung zurück, bereit, jederzeit seinen Weg wieder anzutreten.

Der Fahrer hat dabei die Wahl auf zwei verschiedene Einstellmöglichkeiten für wenige starke oder mehr mittlere und starke Sender. Die Reizschwelle, auf die die Wählerautomatik anspricht, wird dafür herauf- bzw. herabgesetzt.

Die Arbeitsweise des Selektors teilt sich in einen elektrischen und einen mechanischen Teil. Der mechanische Aufbau enthält ein Federwerk, das den Zeiger über die Skala führt und eine Bremsvorrichtung, die ihn selbsttätig anhält, sobald ein geeigneter Sender erreicht ist.

Der elektrische Teil besteht aus einem Magneten, der selbsttätig die Feder wieder aufzieht, und einer mit 2 Röhren ausgestatteten Elektronik zur Steuerung eines Relais, das das Anhalten des Federwerkes auslöst, sobald hinreichende Eingangsspannung vom Empfänger kommt. Die Einstellung ist dabei im Mittelwellen- und UKW-Bereich gleich genau.

Das Gerät kostet DM 487,–. Wer höhere Ausgangsleistung und damit größere Lautstärke verlangt, kann das gleiche Gerät mit Gegentaktendstufe für einen Mehrpreis von DM 39,– bzw. DM 49,– erhalten.

Der am Selektorgerät eingeführte Abstimmkomfort gestattet die Verwendung einer Fernbedienung. Es kann also nicht nur vom Fahrer aus, sondern auch vom Rücksitz her das Telefunkengerät eingestellt werden. Bereits jetzt wird eine Ferntaste mi Spezialkabel geliefert (Preis DM 5,50).

Einbauzubehör, Antenne und Entstörung sind je nach Type des Wagens zu verschiedenen Preisen zu beziehen.



Kurz-Liegebetten

Zusammenlegbar, leicht und transportabel sind die Kurz-Liegebetten, nützlich zu Hause, im Garten, beim Camping. Besonders für die letztere Verwendung ist die Bodenfreiheit vorteilhaft, denn Erdfeuchtigkeit und Kälte stören nicht und zudem wird darunter Platz für die Aufbewahrung von Gepäck gewonnen. Die abwaschbare Texlederbespannung ist hygienisch, hitze- und kältebeständig. (Kurz GmbH., Bietigheim/Württ.)



Auch bei Daimler-Benz frontlenkert es

Schwere Lastwagen sind weder beim Bundesverkehrsministerium noch bei den Kraftfahrern beliebt, sei es, weil sie der Schiene zuviel Transportgut abjagen, sei es, weil sie beim Überholen „schier kein Ende nehmen". Nachdem sich das BVM mit mehr als rigorosen Gesetzesvorschlägen der Lastzuglänge annimmt, steht die Industrie wohl oder übel vor der Aufgabe, schon beim Zugwagen jeden Zentimeter überflüssiger Länge einzusparen. Die Frontlenkerbauart (Wegfall der „Motorenschnauze") ist bei einigen wenigen Firmen bereits gang und gäbe, um die Wendigkeit und Sicht nach vorn zu verbessern und ein kürzeres Fahrzeug zu erhalten, in letzter Konsequenz (mehr Platz und weniger Motorlärm im Fahrerhaus) in Verbindung mit Unterflurmotor. Wo letzterer abgelehnt wird, wird die Maschine dann in das Fahrerhaus einbezogen, was aber sicherlich nicht das Endstadium bedeutet.

Nachdem die Daimler-Benz AG. seit geraumer Zeit die Frontlenkerbauart für den Export herstellte, ist sie nunmehr auch für den deutschen Käufer freigegeben. Verwendet wird der 145 PS-Sechszylinder des seitherigen L 315, doch wurde die Nutzlast bis zu 8200 kg (je nach Aufbau) vergrößert, wie auch die Ladepritsche selbst (6000 × 2350 × 600 mm lichte Abmessungen). Der Motor liegt wohlverschalt in Mitte des Fahrerhauses, links vom weitgehend verstellbaren Fahrersitz, rechts vom Sitz des Beifahrers flankiert. Durch besondere Ausbildung der hinter diesen Sitzen befindlichen Sitzbank nebst Lehne lassen sich Schlafgelegenheiten für Fahrer und Beifahrer herstellen. Gute Entlüftung und Heizung sowie viel Ablageraum sorgen für wohnlichen Aufenthalt.

Auf leisen Gang des Motors wurde großer Wert gelegt, die Höchstgeschwindigkeit zugunsten besserer Bergsteigefähigkeit auf 70 km/st beschränkt. Das Sechsganggetriebe wird über Klauen geschaltet, der Normverbrauch beträgt 18,4 Liter/100 km, Motorbremse ist selbstverständlich. Der Motor ist leicht zugänglich und für größere Reparaturen nach vorn ausbaubar. Die meisten Schmierstellen werden zentralgeschmiert, während die Hinterachse eine eigene, durch Ölpumpe bediente Umlaufschmierung aufweist. Lieferbar sind drei Radstände: 4200 mm (normal), 4600 mm (nur als Fahrgestell) und 3600 mm (Kipper- und Sattelschlepper-Aufbau). Zulässiges Gesamtgewicht des Zugwagens 14 900 kg, des Zuges 38 900 kg, höchstes Steigvermögen des Zugwagens 36,7%, im sechsten Gang 2,2%. Das formschöne Fahrzeug wird also künftig auch für deutsche Unternehmer interessant sein. *bk*



Neue Bücher

Vom Autoschlosser zum Rennfahrer

von Walter Vogelsang. Paul Pattloch-Verlag, Aschaffenburg. 118 Seiten mit Abbildungen. Ganzleinen 7.20 DM.

Konzentrierter Unsinn, der den Autoschlosser Max in Form einer Nach-Schlüsselgeschichte z. T. mit Hermann Lang, andererseits wieder mit Hans Herrmann identifiziert und die Verwirrung durch eingeschobene Berichte von Vorjahrsrennen, bei denen Max zusammen mit Herrmann startet, vollständig macht. Lesenswert höchstens für unsere anspruchslosen Kleinen von 8—12 Jahren. W.

Meister über Nerven und PS

von Werner Nustheide. Knorr & Hirth-Verlag, Ulm. 320 Seiten mit 71 Abbildungen Ganzleinen 12.80 DM.

Eine Geschichte der internationalen Autorennen von 1894 (Paris—Rouen) bis 1955 (Buenos Aires), lebendig und spannend geschrieben. Sie gibt einen guten Überblick über 60 Jahre Autorennen, ohne allerdings die technischen Hintergründe aufzuzeigen. Es fehlen auch gänzlich die „inside stories", so daß, wie der Titel schon ankündigt, vieles heroisiert wird, was bei näherem Betrachten so viel Pathos nicht verträgt. W.

Racing round the World

von Graf Giovanni Lurani. Verlag Foulis & Co. Ltd., London W. C. 2. 200 Seiten mit vielen Abbildungen. Ganzleinen 21 sh.

Jeder, der dem Heerbann der Rennwagen von Strecke zu Strecke folgt, kennt den liebenswürdigen, von seinen Freunden „Johnny" genannten Grafen Lurani, der heute der Herausgeber der wichtigsten italienischen Motor-Zeitschriften ist. Der ewig jung wirkende und ebenso elegante wie polyglotte Lurani war zwischen den Kriegen selbst begeisterter und erfolgreicher Privatfahrer auf Alfa Romeo, Bugatti, MG, Aston Martin und Maserati, wobei er mit dem letzten bei 15 Starts 13 Siege und 2 zweite Plätze herausfuhr. Doch was sein Buch anziehend und amüsant macht, ist die liebenswürdige, beinahe jungenhafte Art, mit der er von Rennen und durchgebrannten Kolben, schnelleren Konkurrenten und kleinen Tricks, sich ihrer zu erwehren, erzählt. Es ist die farbig-frohe heitere Zeit des Privatfahrer-Sports, der unzähligen kleinen Bergrennen und der großen Gelage, die hier noch einmal an uns vorüberzieht, und Lurani war eine ihrer farbigsten Personen.

Das Buch wurde von John Eason-Gibson in ein leider etwas puritanisches Englisch übersetzt. W.

Shell-Autoatlas

Herausgegeben von der Deutschen Shell-Aktiengesellschaft, Hamburg, in Mairs Geographischer Verlag, Stuttgart, 15. Auflage 1955, 270 Seiten, DM 12.80.

Der Shell-Autoatlas ist unserer Ansicht nach der beste seiner Art, den es in Deutschland seit Jahren gibt. Soeben ist seine 15. Auflage erschienen. Selbstverständlich wurden die Karten wieder nach dem neuesten Stand überarbeitet und darüber hinaus erhielt die Neuauflage einige beachtliche Ergänzungen. U. a. ist eine Übersichtskarte für Fernfahrten (Maßstab 1 : 3 000 000) hinzugekommen, die man bisher noch vermißte, sowie eine von Genf bis Graz reichende Sonderkarte der Alpen (Maßstab 1 : 1 000 000). Der Shell-Autoatlas wurde uns auf den vielen Reisen in Deutschland und im europäischen Ausland zum unentbehrlichen Begleiter. O.

Viscobil-Ölwart 1955

Ratgeber für die richtige Schmierung von Personen- und Lieferwagen, Lastwagen und Omnibussen, herausgegeben von der Deutschen Viscobil-Öl-Gesellschaft mbH., Hamburg 13.

Shell-Landwirtschaftsbuch

Ein Buch für den Landwirt über aktuelle Zeitfragen und praktische Betriebswirtschaft, herausgegeben von der Deutschen Shell AG., Hamburg 1.

Telefunken-Autoradio-Dienst

In dieser Mappe sind für die einzelnen Telefunken-Autosuper Einbauanweisungen für die gängigsten Wagentypen zusammengestellt. Ferner ist eine Beipackliste sowie eine Anleitung für die Entstörung, nach Wagentypen geordnet, vorhanden. Die Mappe ist so eingerichtet, daß sie laufend erweitert werden kann. Sie fällt durch die übersichtliche Anordnung sowie durch die knappen und präzisen Texte auf und bildet für den Autoradio-Fachmann eine wertvolle Hilfe. Kü.

Blaupunkt-Autoradio-Einbau-Übersicht

Diese Mappe enthält übersichtlich geordnet kurze Beschreibungen und technische Daten der einzelnen Typen der Blaupunkt-Autosuper. Ferner ist eine Liste über Zubehörteile und Antennen enthalten. Für die gängigsten Wagentypen des In- und Auslandes sind auch die Entstörungsteile mit Preisen angegeben. Die Übersichtsmappe stellt für alle, die mit dem Einbau und dem Verkauf von Autoradiogeräten zu tun haben, einen wertvollen Helfer dar, denn sie gibt wirklich über alles, was der Verkäufer und der Einbaufachmann wissen muß, Aufschluß. Kü.



Ich sage Ihnen alles mit Humor!

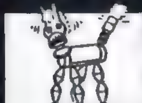
Zu jeder Zeit zeige ich Ihnen an:

- ob Ihr Motor in Ordnung ist
- ob Sie rechtzeitig schalten
- ob Sie auch wirtschaftlich fahren.

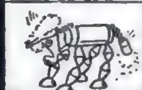
Ich warne Sie sofort, wenn etwas an Ihrem Motor nicht in Ordnung ist.

Mit meiner Hilfe sparen Sie 10 — 20% Benzin und viele unnötige Reparaturkosten!

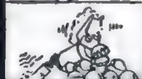
Sie brauchen nur nach meinen Stellungen zu fahren ... **Das ist alles!**



Mein Fahrer spart Benzin und schont seinen Motor.



Achtung! Grenze der wirtschaftlichen Fahrweise.



O weh ... mein Fahrer hat zuviel Geld und verschwendet Benzin!

Fragen Sie Ihren Fachhändler! Kostenloser Prospekt und Bezugsquellennachweis durch:

Alleinverkauf: Motor Company Frankfurt a. Main · Adalbertstraße 31

ABSCHLIESSBARE

HAUBENHALTER

HAUBENVERSCHLÜSSE ALLER ART

HACO

BESCHLAGFABRIK

HÄPPE & CO. VELBERT (RHLD.)

DEHNE-Benzinuhren

rein mechanisch, daher genau und unempfindlich zum **nachträglichen** Einbau in **Volkswagen** und **Lloyd LP u. LS 400**
Preis DM 24.—

ferner zum **fabrikseitigen** Einbau in dafür geeignete PKW, LKW, Motor-Aggregate u. dgl.

DEHNE-Umlegschalthebel

für **Volkswagen,** verblüffend einfach und zweckmäßig. Preis hochglanz verchromt DM 15.80

DEHNE-BENZINUHREN-VERTRIEB

Ing. O. Dehne, Urach, Württ.
Verlangen Sie bitte Prospekte!

Im guten Fachhandel erhältlich

VISKOVITA AUTO-SCHWAMM

VISKOVITA robust

VISKOVITA Auto-fix

VISKOVITA

... der Schwamm für „strahlende" Wagen schont und pflegt, wäscht und ledert

---

10

Sommer, Ferien, Reisezeit ... dazu gehört

Herkules

der Gepäckträger auf dem Autodach

HEINRICH ECKEL · MÜNCHEN 19

TIP TOP

SCHNELL-FLICK MIT VERZAHNUNG

GRÖSSTE SICHERHEIT

VULKANISIERT OHNE GERÄT!

Erhältlich beim Fachhandel

Hersteller: STAHLGRUBER

Den prakt. Camping-Bedarf vom **Stuttgarter Camping-Haus, Stuttgart, Kronenstraße 3**

Fordern Sie unseren Katalog an!

EVINRUDE · JOHNSON

AUSSENBORDMOTOREN

Johnson

Zuverlässig
Ruhig
Leicht
5,5 PS

Angebot durch Importeur

ERNST O. HESSE DÜSSELDORF

Grafenberger Allee 325 · Tel. 63980

Ihr Volkswagen leistet noch mehr

durch die

2-VERGASER-EXPRESS-ANLAGE

Spitze ca. 120 km — keine Motorveränderung. Leichter Einbau!

AUTOTECHNIK KG
Hannover · Postfach 3030

Garagen-Sorgen?

FALTGARAGEN, 20 Jahre bewährt, und die neuesten **GUGEL-ZELTGARAGEN** lösen das Problem! Gratis-Katalog anfordern!

GUGELWERKE · FREIBURG I. BR. / Nr. 12

LIHA

Auspuffblenden

NEUE LINIE

FÜR ALLE WAGEN

LICHTENFELD HAMBURG 1

Sprinkenhof 2 · Fernruf 33 28 57-59

WILK-AUTO-ZELT

WILK-AUTO-BETT

Für alle deutschen Wagen. Bitte fordern Sie kostenlosen Camping-Prospekt. Type angeben.

Wilk-Auto-Bett, Bad Kreuznach

---

für jeden Wagen

WISI

AUTO-ANTENNEN

auch für UKW

WILH. SIHN JR. KG.
NIEFERN/BADEN

elegant · biegefähig · standfest

Sie fahren zugfrei

im Schiebedach-Wagen mit AEROREX DBP
– auch in farbig lieferbar, somit gleichzeitig Sonnenschutz –
und in der Limousine mit AEROREKORD

Bitte Prospekte anfordern!

Hersteller: WERNER JUNG - Oldenburg (Oldb) - Auguststraße 51

Neu!

Das autom. **Rechengerät i. d. Westentasche** für jeden

Kraftfahrer	für Benzinverbrauch, Schnitt etc.
Kaufmann	Prozent-, Kalkulations-,
Techniker	Valuten-**Berechnungen**

Preis DM 13.80 mit Hülle

Controller Rechengeräte, München 15, Schillerstr. 18

Frühlingsbrief aus Österreich

Dem Kalender gemäß geht der Frühling wohl schon seinem Ende zu, doch in den Alpenländern hat er eigentlich gerade erst begonnen. Die Folgen des langen Winters in Gestalt von Frostaufbrüchen sind demgemäß auch noch „eindrucksvoller" als in früheren Jahren. Ihre Instandsetzung macht auch den Straßenbauexperten in Wiens Ministerium für Handel und Verkehr ernste Sorgen und schiebt so manchen Neubau in die weitere Zukunft. Denn von Projekten wimmelt es nur so: Die Tiroler sprechen von der Timmelsjochstraße, der dritten Verbindung Nord- mit Südtirol, die Kärtner von der Straße auf den Magdalenenberg zu den römischen Ausgrabungen, die Osttiroler erörtern das Projekt einer Straße über den Stadlersattel auf 2000 m zwischen Süd- und Osttirol und die Salzburger und Tiroler gemeinsam die südliche Fortsetzung der Achenseestraße durch das Zillertal. Im Vordergrund steht zwar nach wie vor die Autobahn Salzburg—Wien, und gern hört man die Kunde, daß im kommenden Jahr die ersten Teilstrecken dem Verkehr übergeben werden sollen. Interessant ist immerhin, daß, wohl auch als Folge der Frostaufbrüche, bei den Um- und Neubauten in steigendem Maße Betonbelage verwendet werden. Recht erfreulich auch zu hören und zu sehen, daß das Straßenbaubudget gegenüber den Letztjahren fast verdoppelt wurde und in dem kleinen Ländchen mit seinen 7 Millionen Menschen fast 150 Millionen DM ausmacht. Nicht inbegriffen fast 200 weitere für die Autobahn!

In allen Kreisen, bei den Autohändlern und Mechanikern ebenso wie bei den kleinen Leuten der Vorstadt oder bei den Bauern am Land ist die Motorisierung noch immer das Hauptthema. Den besten Eindruck von Österreichs „Spezialitäten" in dieser Hinsicht erhält man nicht so sehr, wenn man die Statistiken betrachtet, als vielmehr, wenn man Frau Swobodas „Fahrzeugmarkt" am Rande einer größeren Provinzstadt besucht. Im Vorjahr gab es hier neben einigen verrosteten Wracks nur ein paar Jeeps, heuer findet man in langen Reihen schön ausgerichtet Roller, Motorräder, Beiwagenmaschinen, Personen- und Lieferwagen. Von jeder Klasse gleich einige Dutzend in allen Preislagen, alle Marken. Bei den Autos vorherrschend VW, zwischen 20 000 und 26000 S angeschrieben, neben etlichen Steyr 55 oder DKW aus der Vorkriegszeit, die mit 6000—8000 trotz neuen Anstrichs kaum einen Abnehmer finden. Und doch sieht man es ihnen direkt an, daß sie aus „erster Hand" kommen und ihre Besitzer bis vor wenigen Monaten das alte Eisen hegten und pflegten. Doch siehe da — der einzige Andrang herrscht nicht bei den Autos, sondern bei den Solomaschinen, vor allem jenen unter 250 ccm, jener einzigen Fahrzeugsparte, die in Österreich mit Rücksicht auf Puch noch nicht liberalisiert ist und demgemäß auch mit 7000—9000 S für eine guterhaltene Maschine verhältnismäßig hoch anschreibt, wo man für 5000 und 6000 schon jeden Roller erhalten kann. Doch man weiß eben, daß für die Puchs noch immer Lieferfristen bis zu einem halben Jahr bestehen. Deutlich sieht man hier, daß in Österreich die Motoräder relativ und absolut den größten Zuwachs zu verzeichnen haben. Frägt man gar Frau Swoboda nach den Aussichten für Roller und Mobile, so zuckt die resche Oberösterreicherin nur mitleidig mit den Mundwinkeln: „Die Roller sind vielleicht noch ein Geschäft in der Stadt, doch die Buam am Land wollen was, das Krach macht!"

Bei der großen Masse in Wien gehen zwar Botschafterkonferenz und Staatsvertrag noch vor. Angesichts von Staatsempfängen und Flaggenparaden vergißt man sogar, die lieben Wiener zu „erziehen". Man baut mit vielen Millionen neue Fußgängerunterführungen, während die bereits bestehenden zumeist umgangen werden. Die Zahl der amerikanischen Schlachtschiffe mit US-Nummerntafeln sowie einem weißen Pappeschild „zu verkaufen" wird immerhin von Tag zu Tag größer. Die Nationen rüsten zum Abschied. Die Frauen der Sowjetoffiziere überschwemmen die Geschäfte. Textilhändler müssen nachbestellen!

Mit vielen neuen Sportwagen vom Porsche-Super bis zum 300 SL in den Händen manch ehrgeizigen Fans wird auch anno 1955 der nationale Automobilsport etwas interessanter. Mit Spannung blickt man der österreichischen Alpenfahrt im Juni entgegen, die wiederum Velden zum Zentrum hat und viele deutsche Fabrikmannschaften am Start sehen wird. Inzwischen toben Rundstreckenrennen auf allen Bahnen. Es gab sogar ein Formel 3-Rennen, und ein neuer österreichischer Formel 3-Wagen siegte gegen die Coopers. Ein Wiener Ingenieur namens Hell ist sein Konstrukteur, als Antrieb dient ein 500 ccm-Japmotor. Die zigarrenförmige Leichtmetallkarosserie über einem Rohrrahmen ist sowohl aerodynamisch gewinnend als auch der ganze Renner mit 210 kg besonders leicht.

E. Wiese

Beilagenhinweis

Der Gesamtauflage der heutigen Ausgabe liegt ein Prospekt der Firma Baedekers Autoführer-Verlag, Stuttgart 13, Spittlerstr. 8, einer Teilauflage ein solcher der Firma Wagner & Lange, Solingen (betr. die Reiseapotheke „WALASO"), bei. Wir bitten, diesen Prospekten besondere Beachtung zu schenken.

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN
(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BMW

Verkaufe meinen sehr schnellen 2 Ltr. **BMW-Veritas-Rennsportwagen** (ehem. Fahrzeug von F. Rieß, Nürnberg) mit Ersatzmotor und vielen Teilen. Fahrzeug in bestem Zustand, rennfertig. Umstände halb. abzugeben. Anfragen unter 4885 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1850/1261

BMW-Dixi zu kaufen gesucht. Angeb. an D. Schmotz, Schwabach/Nbg., Ludwigstr. 12. 1829/1259

BMW-Motor 1,5 Ltr., 3 Vergaser, BMW-Sportwagen-Fahrgestell (ohne Unfallschaden) und moderne Leichtmetall-Sportzweisitzer-Karosserie, Bauart Dr. Farina, Italien, mit Steinschlagschaden, aber reparaturfähig, DM 2500.—. Abgabe sofort wegen Auswanderung. Wrege, z. Z. Quickborn (Holst.), Harksheiderweg 58 bei Voigt. 1826/1259

BMW 80 PS Motor in nur einwandfreiem Zustand geg. bar gesucht. Johs. Peschken GmbH., Moers (Rheinl.), Meerstraße. 1813/1258

BWM Sport, Original 328, 80 PS, mit reichlichem Zubehör und Ersatzteilen, preiswert abzugeben. Angebote unter 4863 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1791/1256

DODGE

Suche amerikanischen Dodge-Truck 6 × 6 drei Achsen, alle angetrieben, in 5—10 gleichen Monatsraten, erste Rate bei Kauf des Fahrzeugs. Angebote mit näheren Angaben über das Fahrzeug unt. 4883 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 1841/1260

FIAT

Fiat 1400, mittelblau, Direktionswagen, rd. 60 000 km gel., erstklassig gepflegt u. im Zustand, Radio, neue Weißwandreifen, mit allem Zubehör für DM 4500.— wegen Anschaffung größ. Wagens zu verk. Standort Stuttgart. Zuschr. u. 4887 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart Postfach 1042. 1852/1261

GUTBROD

Gutbrod Superior, Baujahr 1952, ab Mai 1953 erstmalig zugelassen, 658 ccm, 52 000 km gelaufen, bester Zustand, preisgünstig zu verkaufen. Angebote erbittet: Aug. Fußwinkel, Köln-Nippes, Tübinger Straße 18, Tel. 5 67 93. 1793/1256

JEEP

JEEP, in nur einwandfreiem, gut erhaltenem Zustand zu kaufen gesucht. Angeb. unter 4879 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1832/1259

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1843/1260

2 Lancia-Motoren, gebr., 1,3 Ltr., DM 400.—, verkauft Tschierse, (16) Oberursel (Taunus), Ruf 25 30. 1838/1260

MERCEDES

Mercedes 170 Da, Baujahr 1951, neuer Motor, gut erhalten, Schiebedach, Radio, für DM 3000.— zu verkaufen. Angebote unter 4890 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1860/1261

Mercedes 170 DS, Baujahr 1952, 70 000 km gelaufen, in bestem Zustand, tadellos bereift, dazu 2 Geländereifen für Winterbetrieb, Schiebedach, Becker-Autoradio, Schonbezüge, Rückscheinwerfer, abzugeben. Bar-Preis DM 6500.—. Angebote unt. 4862 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1790/1256

OPEL

4/20 Opel, Baujahr 1928/30, Viersitzer, Cabrio oder Allwetter, in noch gutem, äußerlich ansprechendem Zustand, zugelassen, zu kaufen gesucht. Ausführl. Angeb. an W. Schmarbeck, Düsseldorf, Kreuzstr. 64a. 1809/1257

PEUGEOT

Peugeot
Gen.-Vertr. W. Hagen, Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1844/1160

PORSCHE

Porsche 1,1 bis 1,5 Ltr., auch unfallbeschäd., kauft geg. bar Karl Mohr, Düren, Kölner Landstr. 100. 1849/1261

Porsche 1,3 Ltr. Cabrio, Bauj. 52, Farbe: perlgrau mit dunkelblauem Verdeck, ausgezeichneter Zustand, viele Extras, Bereifung neuwertig, Radio Telefunken, DM 7000.— zu verkaufen. Manfred Grimm, Aschaffenburg, Ludwigstraße 5, Tel. 26 01. 1848/1260

Porsche - Motor 1,3 Ltr., erstklass. Zustand, in VW 43 000 km gel., verkauft Funk, Augsburg, Rote Torwallstraße 16. 1857/1261



Eine Rast auf dem **KURZ-Liegebett** macht Sie wieder frisch. Das Liegebett ist weich, vielseitig, leicht zusammenzulegen und zu tragen. Ideal zu Hause und unterwegs. Liegefläche 190 x 62 cm, gefaltet 70 x 62 cm, Gewicht 5 kg.
Prospekt und Bezugsquellennachweis durch KURZ GMBH., BIETIGHEIM/WÜRTT.

Freiw. Auto-Versteigerung
(gebrauchte Kfz. aller Marken und Preise)
nächsten Dienstag, 11 und 16 Uhr
Besichtigung und Nachverkauf täglich
(4) **H. Bauer, Kfz.-Versteigerer, Frankfurt/M.-Süd,**
Ziegelhüttenweg 37 - Ruf 6 5414

1,1 l Porsche, gebraucht, gegen bar zu kaufen gesucht. Angebote an G. Leiberger, (22 b) Bendorf-Sayn bei Koblenz a. Rh. 1861/1261

Porsche, evtl. beschädigt, gesucht, VW-Stand. 47, gut. Lack, gut Zust., muß in Zahlg. genomm. werden. Ang. unter 4881 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1834/1259

Porsche 1,3 Ltr., generalüberh., Garantie, Stahlschiebedach neu, metallrot, 155 km/st Spitze, Renndecken, Extras, DM 6700.—. Regina-Theater, Kelsterbach am Main. 1835/1259

1,1 l Porsche-Motor, Baujahr 54, neu, ca. 500 km gelaufen in VW, Porsche-Getriebe 1954 neu mit Schaltgestänge, Tourenzähler-Welle zu verkaufen, DM 2000. Passend für VW. Karosseriebau Klenk, Ffm.-Hausen, Industriehof. 1811/1258

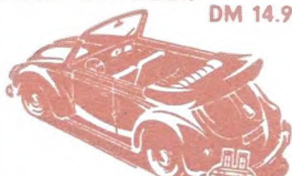
RENNWAGEN

Rennwagen F 3 mit BMW-Motor u. Transportanhänger zu verkaufen. Günter Hildebrandt, Hamburg, Wandsbeker Chaussee 32. 1859/1261

RÜCKBLICK-SPIEGEL
Neue moderne Form, besserer Überblick. Rein Messing, verchromt DM 10,40 Nachn.Vers. Prospekt anfordern!
Peter Fischer, Auto-Zubehör, **München 23,** Ungererstr. 5A

Präzisions-Werk für sämtl. Motorrad-stat. u. Kleinwagen-Motore Tele-Gabeln 2Takt-Zylinder u. Rahmen richten ausbüchsen u. fräsen
M. in der Beek, Essen, Fr.-Ebert-Str. 69/71

EINE GUTE NACHRICHT FÜR SIE: DIE NEUE
Diebstahlsicherung
KOSTET NUR NOCH: DM 14.90



Elektromagnetische **VENTILE** *für Gase und Flüssigkeiten*
HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE

STUDEBAKER

Studebaker Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1845/1260

VW

VW für Sportliebhaber, 2Sitzer mit Verdeck, schnittig u. schnell, verkauft wegen Sportaufgabe f. DM 3200.—. Angebote unter 4878 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1830/1259

VW-Zweisitzer preisgünst. geg. bar zu kauf. ges. Werner Bienhaus, Lüdenscheid i. W., Bergstr. 3. 1820/1258

WOHNANHÄNGER

Wohnwagenanhänger
neuwertig, doppelwandig, außen ganz Metall, Umstände halber zu verkaufen. Angebote unter 4889 an „das Auto, Motor und Sport", Stuttgart, Postfach 1042. 1855/1261

Wohnwagen Sport-Berger L 3, fabrikneu, nicht benützt, Umstände halber unt. Neupreis zu verkaufen. Anfragen unter 4888 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1854/1261

Verkaufe wegen Auswanderung Wohnanhänger (Westfalia), 5 Betten, Fließ. Wasser, elektr. Licht, Bremse, 480 kg, sowie Pionier-Dingi-Boot, 8 qm Segel u. Johnson-Motor 3 PS, zusammen für DM 3950.—. Hennig, Braunschweig, Schloßpassage. 1840/1260

VERSCHIEDENE

Suche guterhaltenen Sportwagen, nicht unter 55 PS. Genaue Beschreibung des Fahrzeuges und Zahlungsbedingungen erbet. an G. Reinhard, Posthalde/Höllenthal. 1853/1261

Sportwagen, 600 ccm, Eigenbau, DM 350.—, verkauft Pappenberger, Mü.-Lochhausen, Kol. I. 1856/1261

Sportwagen, 1 Ltr., bildschöner Zweisitzer, Spitze 128, völlig neuwertig, preiswert gegen bar zu verkaufen. Gudehus, (20a) Eystrup (Weser) 152. 1831/1259

Fiat-BMW-Sportwagen 750 ccm, 470 kg, schwarz-rot, schönes Fahrzeug, preiswert abzugeben. Anfragen unt. 4876 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1825/1259

Sport- oder Rennwagen von Lizenzfahrer zu mieten oder zu kaufen gesucht. Kaution kann gestellt werden. Zuschriften erbeten unter 4880 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1833/1259

* STELLENGESUCHE *

Junger Mannequin sucht Wirkungskreis als Fotomodell. Angebote unter 4384 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1846/1260

* VERSCHIEDENES *

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 1842/1260

Weißwandige Reifen aus d. Dose. Orig.-Gummifarbe weiß, gar. kein Abplatzen d. Farbe, Dose DM 5.80 g. Nachn. A. F. Valenta, Salzgitter-Lebenstedt 5/3.

Tausche neue Leica III f 3,5/5 mit Zubehör, Wert DM 800.—, gegen älteren PKW bis 1,2 Ltr. Zuschriften unt. 4886 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1851/1261

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Camping-Artikel und Pelerinengaragen für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz - Uerdingen/Rh., Postf.

Ohne Benzin fährt Ihr Auto nicht! Aber auch **Auto-Leder und Auto-Schwämme** sind für Ihren Wagen unentbehrlich, dazu meinen **Auto-Wascher.** Verlangen Sie bitte Sonderpreisliste 101. Rich. Wenzel, Wuppertal-B., Margaretenstraße 10. 1847/1260

Wer nimmt Austauschstudenten mit nach **SPANIEN?** Hin: Anfang August oder zurück: Ende Okt./Anfang Nov. (auch als Fahrer). Hans von de Fenn, Hameln/Weser, Centralstraße 12. 1858/1261

Bella 150 ccm, erstklassiger Zustand, 2200 km gelauf., sofort gegen bar zu verkaufen. Angebote unter 502 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1682/1250

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Fahrlehrerausbildung** Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT," Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Horex-Gespann mit Steib, Bauj. 1952, in erstkl. Zust., aus erster Hand, DM 1600.—. Rheintal, Karlsruhe, Falkenweg 58. 1836/1260

Abgespannt?
Kopfschmerzen und Benommenheit beeinträchtigen die Sicherheit im Verkehr. 1–2 Tabletten wirken schnell schmerzlindernd und auffrischend.
Temagin
10 Tabletten DM –,95 in allen Apotheken

Billiger und schneller
verkaufen oder finden Sie durch
eine kleine Anzeige
in das AUTO MOTOR UND SPORT

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter „AUTOMARKT"
Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.
Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1,50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.
Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3 x 15%, 6 x 20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

Bestellzettel! Hier ausschneiden

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text .... x gemäß obenstehendem Angebot auf:

____
____
____
____

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse — unter Chiffre — erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: ______________________

Ort: ______________ Datum: ______________

Straße: ______________ Nr. ______

Die letzte Seite

Parken verboten!

1.

Auf der Kaufingerstraße in München besteht ein strenges Halteverbot. Das hinderte aber eine der schönsten Frauen Hamburgs nicht, mit ihrem weißen Sportcabriolet vor einem Pelzgeschäft zu halten. Ehe sie aber dazu kam, aus dem Wagen zu steigen, war schon ein Münchner Schutzmann bei ihr.

„Sehen Sie nicht die Verkehrszeichen? Wissen Sie nicht, daß Sie hier nicht halten dürfen?" sagte er und zog sein Buch.

Die schöne Frau am Steuer lächelte:

„Ich wollte nur gern wissen, was die Persianerjacke dort im Fenster kostet."

Der Schutzmann drehte sich nach der Auslage um, schritt hinüber, betrat das Geschäft, kam zurück und sagte:

„Neunhundert Mark bei Barzahlung! Jetzt aber machen Sie, daß Sie hier weiterkommen!"

2.

Die Schutzleute haben es heutzutage nicht leicht. Der Verkehr regelt sich nicht von selbst. Bei der Vorfahrt verlassen sich die Damen am Steuer gern entweder auf ihr Glück oder auf die Ritterlichkeit des anderen Geschlechts.

Die schöne Simone beachtete die Vorfahrt nicht.

In letzter Minute konnte ein Zusammenstoß verhindert werden.

„Wie mir nur das passieren konnte!" klagte Simone, „mit dem, was ich weiß, könnte ich ein ganzes Buch füllen!"

Der Schutzmann zögerte nicht, ihr zu antworten:

„Und mit dem, was Sie nicht wissen, offensichtlich ein ganzes Krankenhaus!"

3.

Wo ein neues Traumschiff zu sehen ist, strömen die Leute herbei. Bei Auto-Hille stand so ein Traumschiff in der Auslage. Viele Interessenten traten in den Laden und bewunderten das Märchen aus Stahl und Glas. Sie ließen sich alle Extras erklären. Auch ich befand mich unter ihnen, deutete auf eine Art Tachometer und fragte: „Wozu ist dies?"

Der Generalvertreter, stolz:

„Unsere neueste Erfindung! Der Wechseltachometer. Er zeigt an, wie viele Wechsel noch auf den Wagen zu zahlen sind und wie lange sie laufen."

4.

Der Herrenfahrer wurde von seinem Söhnchen gefragt:

„Vater, wie nennt man einen Mann, der ein Auto steuert?"

Der erfahrene Herrenfahrer seufzte:

„Eigentlich Chauffeur! Aber die Radfahrer und Fußgänger nennen ihn meist ganz anders."

5.

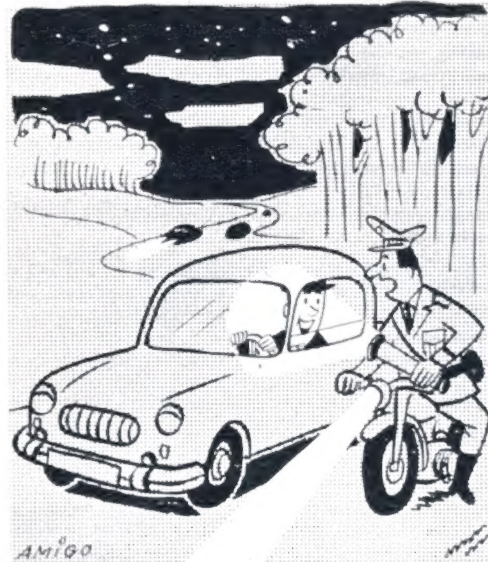
Ich kannte einen Mann, der wog drei Zentner und bestand darauf, sich einen Volkswagen zu kaufen. Er kam aus einem Schuhgeschäft, und ich begleitete ihn zu einem Autohändler.

Der Mann mit den drei Zentnern zwängte sich in einen Wagen.

„Paßt er Ihnen?" fragte der Vertreter.

Der dicke Interessent sagte:

„Haben Sie ihn nicht vielleicht eine halbe Nummer größer?"



„Was sagen Sie da! Sie fahren ohne Licht, weil Sie niemand blenden wollen?"

6.

Ich hatte einen Überängstlichen aus Gefälligkeit in meinem Wagen mitgenommen. Zum goldenen Überfluß versagte der linke Winker. Als ich links einbiegen mußte, streckte ich die Hand zum Fenster hinaus.

Der Überängstliche schrie:

„Lassen Sie die Hand am Steuer! Ich werde Ihnen schon sagen, wenn es regnet!"

7.

Dies hängt mit Autos eigentlich nicht zusammen. Es wäre aber schade, es nicht zu erzählen.

Kitty, meine Frau, liebt Hüte.

Die Putzmacherin ist ihre beste Freundin.

Heute kam Kitty weinend ins Schlafzimmer.

„Entsetzlich, Johannes!"

„Was gibt es?"

„Man trägt keine Hüte mehr!"

„Wieso dies?"

„In der Zeitung steht, daß — wenn die Entwicklung so weitergeht — auf jeden Kopf der Bevölkerung ein Motorrad oder ein Auto kommen!"

Jo Hanns Rösler

Sichere Straßen

Die meisten Verletzungen, die Autofahrer und Passagiere davontragen, rühren davon her, daß der Wagen die Straße verläßt und an harte Gegenstände prallt. In Amerika unternimmt man derzeit Versuche, um festzustellen, welches Material am geeignetsten ist, um Bäume, Mauern etc. zu ersetzen.

Inzwischen hat man an der Universität von New Hampshire, wo diese Untersuchungen durchgeführt werden, festgestellt, daß ein Rosenstrauch alle in dieser Richtung gewünschten Eigenschaften besitzt — genau gesagt: Rosa multiflora japonica, die in Japan und Korea vorkommt. Sie wächst als starker, widerstandsfähiger Busch und wird rund 2 m hoch und ebenso breit. So ein Rosenbusch verzögert 1½ Tonnen schnell bewegten Stahls auf wenig mehr als seine eigene Länge. Man hat Wagen mit 80 km/st in solche Büsche fahren lassen, ohne daß den Insassen das geringste passierte, nur der Lack der Karosserie wurde dabei beschädigt. Die Rosa multiflora japonica gleicht einem Sicherheitsnetz.

Wenn diese Teste zufriedenstellend abgeschlossen werden, ist vorgesehen, diese Rosenbüsche entlang den gefährlichsten Strecken von Hauptverkehrsstraßen und auf dem Mittelstreifen zweigeteilter Highways anzupflanzen.

Auf die Idee kam man bei einer Untersuchung von Straßenunfällen während des Koreakrieges, als sich herausstellte, daß Fahrzeuglenker, die von der Straße abkamen und in die Büsche flogen, häufig unverletzt blieben — und ihre Fahrzeuge auch.

endit

Blinklicht

Am Bahnübergang bei Lißberg (Hessen), am Kilometer 75,5 der Bundesstraße 275, wurde am 28. Mai eine Blinklichtanlage in Betrieb genommen. Dies wurde im Büdinger Kreisblatt von der Deutschen Bundesbahn amtlich bekanntgemacht. Da steht u. a. zu lesen: „Das rote Blinklicht bedeutet unbedingtes ‚Halt' für den Wegebenutzer. Wenn kein rotes Licht blinkt, bedeutet dies für den Wegebenutzer, daß *im allgemeinen kein Zug* zu erwarten ist. Trotzdem ist bei Benutzung des Bahnübergangs in jedem Fall die nach § 3a (6) StVO ohnehin vorgeschriebene besondere Aufmerksamkeit anzuwenden, da die Anlage im Falle einer Störung *ebenfalls nicht blinkt*." — Könnten wir es uns doch alle so leicht machen wie die Deutsche Bundesbahn! Der Bahnübergang bei Lißberg gehört mit zu den gefährlichsten im Bundesgebiet. Die einheimischen Autofahrer wissen es. Woher aber sollen die auswärtigen Straßenbenützer Kenntnis davon haben, daß „im allgemeinen" kein Zug zu erwarten ist, wenn kein rotes Licht blinkt? Die amtliche Bekanntmachung im Büdinger Kreisblatt haben ja schließlich nicht allzu viele Leute gelesen.

Meck

das AUTO MOTOR und SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

